Folge 51/52 November 2001

GRV-Nachrichten

Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e.V. (GRV)
Bromberger Str. 5 • 40599 Düsseldorf • Tel./Fax 02 11 / 74 15 07 • www.grv-ev.de

Leitartikel

Bahnreform ein Erfolg?

Alfons Thoma

Die Antwort auf die Frage, ob die Bahnreform ein Erfolg war, reicht vom absoluten „ja" bis hin zum absoluten „nein"; sie ist davon abhängig, wer der Beantworter ist.

Von Herrn Mehdorn, dem Bahnchef der DB AG, wissen wir, dass er sein absolutes „Ja" unterstreicht. Er begründet dies mit der Feststellung, dass sich die Produktivität der DB AG von der Bahnreform bis zum Jahre 2000 um mehr als 100 % erhöht hat. Leider verschweigt er die Ausgangslage und die Gründe für diese Steigerung.

Auch der Bund sprach bisher nur vom Erfolg der Bahnreform. Angeblich wäre der Steuerzahler ohne die Reform mit mehr als 100 Mrd DM belastet worden. Aber auch der Bund blieb einen Nachweis für diese Behauptung schuldig.

Auch die Verkehrsminister der 16 Bundesländer haben intern eine Zwischenbilanz der vor sieben Jahren eingeleiteten Bahnreform gezogen. Das politische Ziel, den Zuwachs beim Verkehr auf die Schiene zu lenken, ist nicht erreicht worden.

Keiner gibt eine plausible Antwort dafür, dass der Anteil des Güterverkehrs, der früher das wesentliche Standbein bei den Einnahmen der Deutschen Bundesbahn war, am Gesamtverkehr weiter abgenommen hat.

Tatsache ist, dass die Eisenbahnen des Bundes noch nie so viel Geld aus dem Bundeshaushalt erhalten haben, wie nach der Bahnreform. Ich behaupte jedoch, dass die Verkehrs- und Betriebsleistungen der Bahn vor der Reform zum grossen Teil besser waren als heute.

Nehmen wir das Jahr 1993, das letzte Jahr der „Behördenbahn": In 1993 hat die Deutsche Bundesbahn den Bundeshaushalt mit 16 Mrd DM belastet. Mit diesen 16 Mrd DM wurden z.T. abgedeckt:

Inhalt (u.a.)

Bahnreform ein Erfolg? 1

Verkehrspolitik der EU

Weissbuch 5
Neue EU-Richtlinie 5
Mautsystem 6

Verkehrspolitik in Deutschland

Schwerverkehrsabgabe 8
Bericht der Task Force 9
Wettbewerb auf der Schiene 11

Eisenbahnen

28. Welteisenbahnkongress 14
Neues Fahrpreissystem 14
1. Halbjahr bei DB AG 17
Weniger Güter auf der Bahn 18
Bahn und Spedition 20
Mora C 21
Werke der DB AG 22
Güterverkehrsengpässe 23
Regiotram in Kassel 26
Bahnunglück in Brühl 26

Andere Verkehrsträger

Freie Fahrt für Binnenschifffahrt 27
Lufthansa in roten Zahlen 28
Flugbenzinsteuer 28
Schwarzfahrer 30

Ausland

Unfall im Gotthard 30
Eiserner Rhein 31
Schig GmbH 31
Keine Zukunft für Amtrak 34

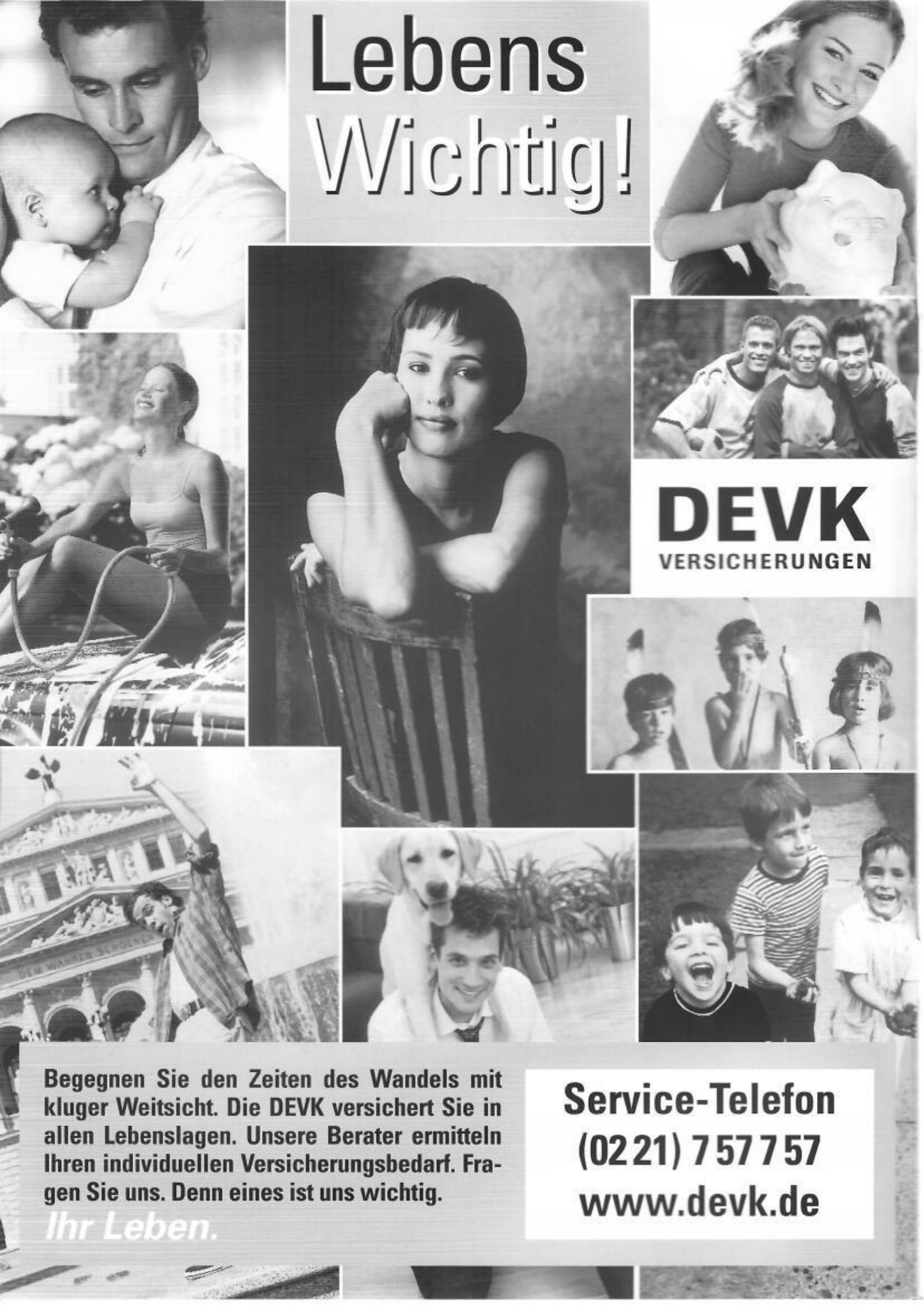
Umwelt 35

Kurzberichte 35

Personalia 37

Leserzuschrift 38

Literatur 39


Lebens
Wichtig!
DEVK
VERSICHERUNGEN
Begegnen Sie den Zeiten des Wandels mit kluger Weitsicht. Die DEVK versichert Sie in allen Lebenslagen. Unsere Berater ermitteln Ihren individuellen Versicherungsbedarf. Fragen Sie uns. Denn eines ist uns wichtig.
Ihr Leben.
Service-Telefon
(0221) 757757
www.devk.de

- rund 7,1 Mrd DM Ausgleichszahlungen für den ÖPNV, die heute vom Bund an die Länder gehen, sodass diese bei der DB AG Nahverkehrsleistungen in Auftrag geben können (Die Einnahmen aus dem Nahverkehr sind heute der grösste Aktivposten der DB AG.);
- rund 5,2 Mrd DM für Zinsen (ohne Tilgung) der Altschulden, die nach der Reform der Bund übernommen hat;
- rund 6,0 Mrd DM für Pensionsleistungen und andere betriebsfremde Lasten, die ebenfalls der Bund mit der Bahnreform übernommen hat.

In diesem Zusammenhang darf nicht vergessen werden, dass die DB AG im Vergleich zu den Sondervermögen des Bundes, Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn, dadurch entlastet wurde, dass

- das Anlagevermögen um 75 % abgewertet wurde mit der Folge der drastischen Verringerung der Abschreibungen;
- die DB AG für die Jahre 1994 bis 2002 Zahlungen für Personal- und Materiallasten mit abnehmender Tendenz (1994 zus. 4,5 Mrd DM, 2001 zus. 1,6 Mrd DM – als Ausgleichfür die Altlasten der Deutschen Reichsbahn-) erhalten hat;
- die DB AG nicht nur für ihre Neu-und Ausbaustrecken, sondern auch für Ersatzinvestitionen der Schienennenwege Bundeszuwendungen erhalten hat, die die „Behördenbahn" i.d.Regel selbst aufbringen musste.

Nie hat die „Behördenbahn" so viele Zuschüsse aus Steuermitteln erhalten wie die „Börsenbahn". Trotzdem gab es auch weiterhin gesetzeswidrige Streckenstillegungen aus technischen Gründen; und trotzdem ist das Netz in einem schlechteren Zustand als vor 1994 und das „Tafelsilber" ist weitgehendst verkauft.

Ich will auf Grund dieser Ausführungen nicht missverstanden werden. **Ich spreche mich keinesfalls dafür aus, die DB AG oder auch nur das Netz wieder in eine Behörde zurückzuverwandeln.** Aber es sollte endlich auch Schluss sein, die Eisenbahner, die bis zur Bahnreform sehr gute Leistungen erbracht haben, schlecht zu machen und die Manager der „Börsenbahn" umso mehr zu loben. Man muss sich wirklich fragen, warum holt die DB AG so schlechte und teure Beamten noch heute – über sieben Jahre nach der Bahnreform – aus anderen Verwaltungen zu einem höheren Gehalt an Bord.

Fehler werden überall gemacht. Aber mir sind so gravierende Fehler, wie sie vom Management der DB AG gemacht wurden, aus der Zeit der „Behördenbahn" nicht bekannt.

Ich möchte vier solcher Fehler, die teilweise schwere Folgen haben, herausgreifen:

1. Die DB AG verkaufte 1996 ihr Telekommunikationsnetz an die DBKom (später Arcor); allein die DB Netz AG zahlt heute an Arcor Gebühren pro Jahr in einem hohen dreistelligen Millionenbetrag. Mit den Einnahmen aus dem Verkauf wurde die Bilanz im wesentlichen geschönt; DB Netz dürfte davon kaum etwas bekommen haben. Jetzt will die DB AG das Telekommunikationsnetz wieder zurückkaufen; natürlich teurer.
2. Für die Neubaustrecken Köln – Rhein/Main und Nürnberg – Ingolstadt – München hat der Vorstand der DB AG – gegen den Rat von Fachleuten und ohne plausiblen Grund – wahrscheinlich nur um die Prüfung der Ausgaben durch das Eisenbahnbundesamt auszuschliessen, sich verpflichtet, alle über einen festgelegten Betrag hinausgehenden Mehrkosten selbst zu übernehmen. Wie sehr jedoch die Kosten bei beiden Objekten überschritten werden, weiss der Leser aus der Presse. Jetzt versucht Bahnchef Mehdorn Liquiditätshilfen des Bundes zu erhalten, um die erheblichen Mehrkosten tragen zu können.
3. Bahnchef Mehdorn, immerhin als engagierter Manager bekannt, vergaloppierte sich gewaltig:
   Im Herbst 2000 erklärte er, das Netz sei marode und er erwarte in den nächsten fünf Jahren statt 7 Mrd DM Gewinn einen Verlust von 13 Mrd DM. Wenige Wochen vorher erklärte der gleiche Herr Mehdorn fast in einem Jubelpapier (Bahnreform, 4. Auflage), die Strukturanpassung zur Sicherung der Kapitalmarktfähigkeit sei zum 1.6.2000 erreicht und vsl. 2004 werde an die Börse gegangen.
4. Obwohl die DB AG vom Bund Geld in Milliardenhöhe als Pauschale für Planungen von Infrastrukturprojekten erhalten hat, besitzt sie heute fast acht Jahre nach der Bahnreform keinen entsprechenden Planungsvorrat. Es ist schon in starkes Stück, wenn die Bahn moniert, zu wenig Geld für die Infrastruktur zu erhalten, aber laufend Planungskapazitäten abgebaut hat, sodass sie nicht in der Lage ist, die Aufträge an Ingenieurbüros fachgerecht zu begleiten. Jetzt sagt Verkehrsminister Bodewig, dass das Geld, das die Bahn nicht verbauen kann, der Strasse zufliessen werde.

Also muss nunmehr wirklich Schluss sein, sich auf Fehler der Vergangenheit zu berufen. Die DB ist im Gegensatz zur Behördenbahn hervorragend finanziell ausgestattet. Jetzt muss sie beweisen, dass sie mit dem Geld auch richtig umgehen kann.

Ulrich Schüller, Leiter der Grundsatzabteilung im Bundesverkehrsministerium, beurteilt neuerdings (im Juni 2001) die Bahnreform als „kein Glanzstück". Während die Leistungen im Güterverkehr der Strasse exorbitant gestiegen seien, verzeichne die Schiene stagnierende oder rückläufige Anteile. Die Zahlungen des Bundes an die Bahn rechtfertigt Schüller mit den Worten. „Ohne die Bahn werden wir ein Fiasko erleben."

Die Väter der Bahnstrukturreform haben sich im Vergleich zum Erreichten teilweise etwas anderes vorgestellt. Zwei Punkte sollen beleuchtet werden:

1. Der diskriminierungsfreie Zugang zum Netz – als Voraussetzung von Wettbewerb auf der Schiene – , der auch von der Regierungskommission unterstellt wurde, ist jedenfalls nicht richtig in Schwung gekommen (Dabei soll die Frage offen bleiben, ob sich das Schienenetz für einen Wettbewerb zumindest im Fernverkehr sowie bei grossen S-Bahnnetzen überhaupt eignet.).
   Beim internationalen Vergleich muss jedoch zugegeben werden, dass auf dem Netz der DB AG sich die meisten Wettbewerber tummeln, die jedoch sehr wahrscheinlich mehr der DB Verkehre abjagen als Strassenverkehre auf die Schiene zu bringen. Karel van Miert, früherer Wettbewerbskommissar der EU, hat einmal gesagt: „Wenn ein Unternehmen die Möglichkeit erhält, den Wettbewerb auszuschalten, so wird es das tun."
2. Im Bericht der Regierungskommission (Dr.Günther Sassmannshausen, Bericht der Regierungskommission Bahn, Dez. 1991) wird zur Fahrwegfinanzierung folgendes gesagt: „Für die Nutzung der Infrastruktur zahlen die Transportsparten wie auch Dritte diskriminierungsfreie Fahrplantrassenpreise. Der (eigenständige) nach kaufmännischen Grundsätzen geführte Fahrwegbereich wird seine Kosten hieraus decken. ... Zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Strasse wird der Bund einen Teil der Finanzierungskosten des Fahrwegs, **nämlich die Zinsen**, übernehmen."

Im 1993 verabschiedeten Bundesschienenausbaugesetz (Gesetz über den Ausbau der Schienen des Bundes – Bundesschienenwegeausbaugesetz – vom 15.11.1993, zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.12.1993 – BGBL. I S 2378, 2423; BGBL. III 933-12) wurde festgelegt, dass die Regelfinanzierung das zinslose Darlehen ist und nur im Ausnahmfall verlorene Baukostenzuschüsse des Bundes für die Finanzierung der Schienenwege des Bundes gewährt werden. Tatsache ist jedoch, dass die DB AG 1994 von den bereitstehenden rd. 10 Mrd DM vom Bund etwa 8,1 Mrd DM für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes in Anspruch genommen hat, wovon knapp die Hälfte zinslose Darlehen und der Rest nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse waren. Ab 2001 werden die Baukostenzuschüsse soweit überwiegen, dass **zinslose Darlehen nur noch eine marginale Rolle spielen.**

Es hat sich also für die DB AG eine weit bessere Lösung eingespielt als sie Sassmannshausen in seinem Bericht angenommen hat. – Die Behördenbahn konnte mit solchen Vergünstigungen nicht rechnen. –

Es ist sicher richtig, dass ab 1998 die grossen Neu- und Ausbaumassnahmen der Schiene ausschliesslich mit Baukostenzuschüssen finanziert werden - wie die Ausbaumassnahmen der Strasse auch.
Als Erfolg der Bahnreform kann aber sicher nicht verkauft werden, wenn ab 2001 auch die Ersatzinvestitionen über verlorene Baukostenzuschüsse finanziert werden müssen, weil das Netz nicht die um Zinsen verminderte Abschreibung verdient.

Angesichts dieser Tatsachen und angesichts nicht abgerufener Mittel sollte die DB AG nicht weiter mehr Mittel fordern, sondern sich anstrengen, dass die nötigen Planungen vorangetrieben werden, damit die bereitstehenden Baukostenzuschüsse sinnvoll, kostenmindernd und zur Verbesserung des Angebots beim Netz eingesetzt werden können.
Wenn sich hier nichts bessert, muss man wirklich fragen, ob das Netz besser beim Bund aufgehoben wäre.
Zugegeben werden muss, dass in verschiedenen Fällen die Bahn nicht planen konnte (z.B. die Fortsetzung der NBS Köln - Rhein/Main nach Süden), weil das Projekt im Bundesverkehrswegenplan nicht die erforderlich Priorität erhielt.

Die Baufirmen, insbesondere auch die Signalbaufirmen, warten auf Aufträge, damit sie möglichst keine erfahrenen Mitarbeiter entlassen müssen.

Fazit

1. Unter rebus sic stantibus gibt es keine Alternative zur Privatisierung der Eisenbahnen des Bundes. Es ist jedenfalls keine Aufgabe des Bundes, selbst Unternehmen zu führen. Ein privates Unternehmen hat ganz andere Möglichkeiten, personalwirtschaftlich zu handeln als der Bund.

2. Der Bund hat mit der Bahnstrukturreform die Bahn von allen Altschulden und Altlasten befreit; er hat nach der Bahnreform für den Ausbau der Schieneninfrastruktur mehr Geld zur Verfügung gestellt als die Bahn in der Lage war, umzusetzen. Der Bund hat für die Bahn eine hervorragende Ausgangsposition geschaffen.

Dem steht gegenüber, dass verschiedene Wettbewerbsverzerrungen nicht ausgeräumt sind:

- Gleichbehandlung bei der Mineralölsteuer im Vergleich zur Binnenschiffahrt und zur Luftfahrt – z. B. zahlt die Luftfahrt auch keine Ökosteuer, (Binnenschiffahrt und Luftfahrt sind von der Mineralölsteuer befreit.)
- Angleichung des Mehrwertsteuersatzes an die reduzierten Steuersätze der Nachbarbahnen,
- wenn es dem Bund wirklich ernst ist mit der Verlagerung von Verkehren von der Strasse auf die Schiene, muss der Schienenverkehr durch Anlastung der externen Kosten bei allen Verkehrsträgern wesentlich billiger als der Strassenverkehr werden.
  Dazu wäre die Einführung der streckenabhängigen Verkehrsabgabe für den schweren Güterverkehr geeignet. Die Abgabe sollte möglichst so hoch werden wie in der Schweiz.

3. Das Management der DB AG hat in den ersten sieben Jahren nach der Reform eine Reihe von Erwartungen nicht erfüllt:

- Es fehlen Visionen und Strategien für die Zukunft der Bahn.
- Weil jahrelang zu wenig in das Bestandsnetz investiert

worden ist, gibt es heute den bekannten Reparaturstau.

- Die Kapitalmarktfähigkeit ist bis 2004 nicht zu erreichen.
- Die ehrliche Bestandsaufnahme hat der DB AG gezeigt, wie stark sie in den letzten Jahren von der Substanz gelebt hat.

Lesen Sie hierzu auch „DB-Transportertrag deckt Personalkosten nicht" in DVZ Nr. 87 vom 21.7.01.

Verkehrspolitik der EU

Weissbuch zur europäischen Verkehrspolitik bis 2010

In der EU-Terminologie werden mit einem Weissbuch konzeptionelle Vorschläge bezeichnet, die die EU-Kommission zu bestimmten Politikbereichen ausarbeitet. Dem Europäischen Parlament und dem EU-Ministerrat werden diese Grundlagendokumente (Weissbücher) zur Beratung übermittelt. Auf Basis der dort geführten Diskussionen entscheidet die Kommission, welche Vorschläge in Richtlinientexte gefasst werden.

Die Analysen und Prognosen der EU-Kommission für die Entwicklung des Verkehrs in Europa verheissen nichts Gutes: „Das europäische Verkehrsnetz ist chronisch überlastet. Auf Strassen kommt es auf einer Länge von 7 500 km, also auf 10 % des Netzes, täglich zu Staus. 16 000 km des Eisenbahnnetzes, also 20 % des Netzes, gelten als Engpässe. An 16 der grössten Flughäfen der EU kam es bei mehr als 30 % der Flüge zu Verspätungen über 15 Min." stellt die Kommission fest.

Der Strassenverkehr habe einen Anteil am Güterverkehr von inzwischen 41 % gegenüber einem Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs von 41 %, der Schiene von 8 % und der Binnenschifffahrt von 4 %. Bis 2010 rechnet die Kommission mit einem Anstieg des Güterverkehrs um 38 % und des Personenverkehrs um 24 %. „Wenn von der Europäischen Kommission keine tiefgreifenden Massnahmen zur rationellen Nutzung der Vorteile jedes Verkehrsträgers ergriffen werden, wird der Schwerlastverkehr um fast 50 % gegenüber 1998 zunehmen".

Vorschläge der Kommission:
„Dank einer Wiederbelebung der Eisenbahn, Förderung des See- und Binnenschiffsverkehrs und der Entwicklung der Intermodalität soll bis 2010 ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen den Verkehrsträger erreicht werden".

Mit einem 60 Massnahmen umfassenden Aktionsplan will die Kommission das überdurchschnittliche Wachstum der Strasse stoppen und das Gleichgewicht unter den einzelnen Verkehrsträgern von 1998 festigen.

Vorrangiges Ziel ist das Einfrieren des Anteils des Strassentransports von 44 % am Güterverkehr.

Einen der Hauptgründe der chronischen Überlastung des europäischen Verkehrsnetzes sieht die Kommission in der Tatsache, dass die Verkehrsbenutzer nicht immer und überall für die Kosten aufkommen, die sie verursachen. „Ausserdem wird die Nachfrage in dem Masse künstlich erhöht, wie die Preise nicht die gesellschaftlichen Gesamtkosten des Verkehrs wiedergeben, kritisiert das Weissbuch. Grundsätzlich berücksichtige die Preisstruktur die Infrastruktur-, Überlastungs-, Umweltbelastungs- und Unfallkosten nicht in vollem Umfang.
Die Massnahmen der Gemeinschaft müssen daher darauf abzielen, die derzeit dem Verkehrssystem auferlegten Steuern schrittweise durch Instrumente zu ersetzen, die die Infrastrukturkosten und die externen Kosten am wirksamsten internalisieren.

2005 soll eine umfassende Bilanz der Umsetzung der im Weissbuch empfohlenen Massnahmen gezogen werden.

Das Aktionsprogramm der 60 Massnahmen finden Sie in DVZ Nr.114 vom 22.9.01 S.3.

Heftig kritisiert hat der Verband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) das Weissbuch der EU-Kommission: Die EU Kommission betreibe eine einseitige Schienenverkehrspolitik, anstatt den dringenden Infrastrukturausbaubedarf der anderen Verkehrsträger *(sprich Strasse; die Red.)* zu berücksichtigen.

Die GRV begrüsst das Weissbuch, weil die Kommission nunmehr die externen Kosten aufgreift, deren Existenz von einer Reihe von Verbänden immer wieder negiert wird.
Die Reaktion auf das Weissbuch ist sehr unterschiedlich, teilweise wird es gelobt, teilweise heftig kritisiert. Es gebe zur Zeit keine Alternative zum Strassentransport, weil die Angebote der nationalen Eisenbahngesellschaften nicht für wettbewerbsfähig gehalten werden. Diese sind auch nach Auffassung der GRV nicht wettbewerbsfähig, weil die Eisenbahntransporte wegen der Nichtanrechnung der externen Kosten der Strasse zu teuer sind. Solange die Preise für die LSVA bei uns nicht in einer Höhe von denen in der Schweiz angesetzt werden, wird es keine Entlastung der Strasse geben.

Neue EU-Richtlinie zur Netzproblematik bei Eisenbahnen

Am 26.2.2001 haben das europäische Parlament und der Ministerrat die Richtlinie 201/14/EG erlassen. Sie regelt die Zuweisung von Fahrplankapazitäten der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sowie die Sicherheitsbescheinigung.
Diese Richtlinie ergänzt die Richtlinie 91/440/EWG vom 29.7.91 und ersetzt in vielen Punkten die Richtlinie 95/19/EG vom 19.6.95 über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten.

Im Mittelpunkt der neuen Richtlinie stehen die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung und Zuweisung von Fahrwegkapazitäten im Eisenbahnbereich. Ausdrücklich wird festgelegt, dass – sofern der Betreiber der Infrastruktur rechtlich, organisatorisch oder in seinen Entscheidungen nicht von Eisenbahnbetriebsunternehmen abhängig ist – die erforderlichen Aufgaben – abgesehen von der Erhebung von Entgelten – von einer Stelle vorgenommen werden, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig ist (Art. 4).

Weiterhin wird verlangt (Art. 30), dass eine unabhängige Regulierungsstelle im Sinne einer Behörde eingerichtet wird. Diese Stelle befasst sich mit Entscheidungen des Netzbetreibers oder gegebenenfalls auch der Eisenbahnunternehmen hinsichtlich der Schienennetz-nutzungsbedingungen, der darin enthaltenen Kriterien, des Zuweisungsverfahrens von Trassen, der Entgeltregelung, der Höhe oder Struktur der Wegeentgelte oder der erforderlichen Sicherheitsbescheinigungen. Insbesondere geht es auch hier um die Sicherstellung des Tatbestandes der Nichtdiskriminierung von Eisenbahnunternehmen, die das Schienennetz nutzen möchten.

Ausdrücklich wir in Art. 4 Abs. 3 hervorgehoben, dass die Betreiber der Infrastruktur im Interesse einer effizienten Durchführung von Eisenbahnverkehrsdiensten, die mehrere Schienennetze berühren, zusammenarbeiten. Genannt wird speziell der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr. Danach obliegt diese Aufgabe primär nicht integrierten Eisenbahnunternehmen, die sowohl Netze als auch Eisenbahnverkehrsdienste anbieten, sondern den speziellen Netzgesellschaften.

In diesem Zusammenhang ist die Änderungsrichtlinie 2001/12/EG zur Richtlinie 91/440/EWG (ebenfalls vom 26.2.2001) zu berücksichtigen. Danach sieht der veränderte Artikel 6 der Richtlinie 91/440 nunmehr zwingend vor, dass die Mitgliedstaaten die erforderlichen Massnahmen treffen, um sicherzustellen, dass getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen einerseits und für den Betrieb der Infrastruktur andererseits erstellt und veröffentlicht werden. Ausserdem dürfen öffentliche Gelder zugunsten eines dieser beiden Tätigkeitsbereiche ausdrücklich nicht auf den anderen übertragen werden.

Dass der weitere Verbleib der Netz AG in der Holding dem EU-Recht entspricht, nachdem sich die Taske Force sich dafür ausgesprochen und der Bundesverkehrsminister zugestimmt hat, dafür muss nunmehr die Bundesregierung sorgen.

Einheitliches europäisches Mautsystem

In ein faires und effizientes europäisches Mautsystem müssen auch die externen Kosten einbezogen werden. Darauf drängen die Ministerinnen für Umwelt und Verkehr in Belgien. Nur wenn die tatsächlich verursachten Kosten den Verkehrsträgern auch angelastet würden, könne die im Weissbuch der Europäischen Kommission angestrebte Verkehrsverlagerung weg von der Strasse erreicht werden, betonte die belgische Verkehrsministerin bei einem kürzlichen Besuch des Antwerpener Hafens.
Die Weichen für ein einheitliches europäisches Gebührensystem sollten auf dem gemeinsamen Treffen der europäischen Umwelt- und Verkehrsminister, zu dem die belgische EU-Präsidentschaft vom 14. bis 16.9. nach Löwen und Louvain-la-Neuve einlud, gestellt werden.
Bei dem informellen Ratstreffen soll u.a. über die Frage diskutiert werden, in welchem Masse die Anrechnung der Wegekosten die Ungleichgewichte zwischen den Verkehrsträgern korrigieren und die Verkehrsverlagerung unterstützen kann. Ein weiteres Ziel sei die Integration der Umwelt- und der Verkehrspolitik in der EU.

Die belgische Verkehrsminsterin Isabelle Durant

Die GRV ist sichtlich erstaunt über die Aussagen der belgischen Ministerin. Wer hat schon, abgesehen von Aussenseitern, so präzise die Einbeziehung der externen Kosten in die Kostenrechnung der Verkehrsträger verlangt? Bundesverkehrsminister Bodewig geht von 27 bis 37 Pfennig pro km Maut aus. Das ist zu wenig, um Verkehre von der Strasse auf die Schiene zu verlagern.

FS muss Zugang zum Bahnmarkt gewähren

Die EU-Kommission hat die FS (Ferrovie dello Stato) aufgefordert, den italienischen Eisenbahnmarkt für andere Betreiber zu öffnen. Im beanstandeten Fall wird die Georg Verkehrsorganisation (GVG), ein kleiner deutscher

Eisenbahnbetreiber, seit Jahren daran gehindert, einen Personenbeförderungsdienst von Deutschland nach Italien anzubieten. Der FS wurden zwei Monate zur Erwiderung eingeräumt. Sollten die Vorwürfe nicht ausgeräumt werden, so könnte die Kommission gegen die FS eine Geldbusse verhängen.

Die EU-Kommission wird auch gegen die DB AG ein Kartellverfahren einleiten.
Dies kündigte Brüssel am 12.9. an. Begründung: Die DB weigere sich, an Konkurrenten (ebenfalls die GVG) Lokomotiven für einen Schlafwagenzug zwischen Berlin und Malmö zu vermieten. Sollte die DB die Beschwerde nicht ausräumen können, droht ihr Bussgeld.

Mehdorn: „Wir sehen dem Bemühen der Kommission mit Gelassenheit entgegen und werden gegebenenfalls unser Recht bis zum Europäischen Gerichtshof vertreten." Dieser habe bereits entschieden, dass Lokomotiven nicht zu den „essential facilities" gehören, die etwa im Rahmen der Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden müssen. Die DB AG habe nicht vor, ins Vermietgeschäft einzusteigen. Es gebe andere Unternehmen auf dem Markt, die dieses Geschäft betrieben und bei denen der Wettbewerber eine Lok zu marktüblichen Bedingungen mieten könne.

Es heisst, es handele sich um einen kleinen Eisenbahnbetreiber. Dieser muss aber mindest über einen Zug verfügen und was ist, wenn dieser einmal aus irgendwelchen Gründen ausfällt? Muss dann die DB, ÖBB oder FS einspringen? Wie werden die Fahrkarten abgerechnet? Können auch Reisende, die diesen Zug nicht gebucht haben, damit fahren? Also eine Fülle von Fragen. Auch hier sieht man wieder, dass der Wettbewerb auf der Schiene von ganz anderer Qualität als der auf der Strasse ist.

Weg zum freien europäischen Binnenschifffahrtsmarkt

Am 7.9.01. wurde die Paneuropäische Binnenschifffahrtskonferenz in Rotterdam beendet. Den Vorsitz hatte die niederländische Verkehrsministerin. Dabei wurde der Durchbruch auf dem Weg zu einer freien gesamteuropäischen Binnenschifffahrt erzielt; d.h. die Rhein- und Donauanliegerstaaten verpflichteten sich zur Schaffung eines transparenten und integrierten gesamteuropäischen Marktes für den Transport auf Binnenwasserstrassen, der auf den Prinzipien der Gegenseitigkeit, der freien Schifffahrt, des fairen Wettbewerbs und der Gleichbehandlung der Benutzer der Binnenwasserstrassen beruht.
EU-Kommission, Cemt, die Rhein- und Donaukonferenz sowie die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa sollen noch in diesem Jahr mit einer Bestandsaufnahme der Engpässe und rechtlichen Hindernisse der Binnenschiffahrt in Europa beginnen. Dann soll ein Aktionsplan innerhalb eines Jahres ausgearbeitet werden. In fünf Jahren werden die Ergebnisse auf einer Folgekonferenz unter rumänischem Vorsitz in Bukarest vorgestellt.
Die Unterzeichnerstaaten verpflichteten sich, bei Entscheidungen über Infrastrukturvorhaben die Potentiale der Binnenschiffahrt zu berücksichtigen. Es dürfen keine neuen Strassen- oder Schienenverbindungen gebaut werden, wenn sich das gewünschte Ergebnis durch eine bessere Nutzung der Wasserstrassen erzielen lässt.
Am Rande der Konferenz unterzeichneten die zehn Donauanrainerstaaten **auf Initiative Österreichs** ein „Memorandum of Understanding", so schnell wie möglich die Blockaden der Donau aus der Welt zu schaffen.

Verkehrspolitik in Deutschland

Statistische Ergebnisse im Güterverkehr für das Jahr 2000

Informationen des Bundesamtes für Güterverkehr

Verkehrsleistungen im Güterverkehr (Eisenbahnen, Binnenschifffahrt und Strassengüterverkehr) Anstieg um 3,4 %
Eisenbahnen + 6,6 % auf 76 Mrd tkm
Binnenschiffahrt + 6 % auf 66,5 Mrd tkm
Strassengüterverkehr + 2,3 % auf ? tkm (in 1998 230,6 tkm) + 2,3 %. Der Zuwachs beim Strassengüter liegt damit deutlich unter den relativen Zuwächsen von Bahn und Binnenschifffahrt. Das ist darauf zurückzuführen, dass beim Werkverkehr und beim Verkehr im Nahbereich (bis 50 km) absolute Rückgänge in erheblichem Umfang eingetreten sind (Werkverkehr – 3,6 % und Nahverkehr – 6,1 %). Zurückgeführt wird diese auffallende Negativentwicklung vor allem auf die ungünstige konjunkturelle und strukturelle Situation in der Bauwirtschaft. In allen anderen Bereichen hat es Zuwächse gegeben, die aber auch im Fernverkehr (über 150 km) nur 1,8 % betrugen.
Den grössten Zuwachs hat wiederum der Strassengüterverkehr realisieren können.
Der Kombinierte Verkehr erhöhte sich gegenüber 1999 mit 2 252 500 Ladeeinheiten mit einer Tonnage von 31,9 Mio t um 3,2 %. Im Huckepackverkehr wurden 25 % der gesamten Beförderungsmenge transportiert. Insgesamt ist die Bilanz des Kombinierten Verkehrs nicht sehr begeisternd. Die verkehrspolitische Festlegung auf 90 Mio t ist bereits seit einiger Zeit aufgegeben worden.

Umschichtungen im Verkehrsetat

Im Verkehrsetat des Bundes für das Jahr 2002 wird es zu umfangreichen Umschichtungen kommen. In die Seeschifffahrt sollen 20 Mio zusätzlich zu den vorgesehenen 68 Mio DM fliessen, um die Lohnnebenkosten der Reedereien zu senken.
Nach Wünschen des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages sollen die Mittel für den Kombinierten

Verkehr um 30 Min DM auf insgesamt 150 Mio DM aufgestockt werden.
Bei Projekten soll die Förderhöhe von bisher 80 % auf 85 % aufgestockt werden.

Ausserdem will die SPD Mittel von der Bahn, die wegen fehlender baureifer Planungen nicht verwendet werden können, für den Strassenbau zur Verfügung stellen. Es handelt sich um eine Grössenordnung von 800 Mio DM für das laufende Jahr. Diese Mittel sollen in späteren Jahren wieder an die Bahn zurückfliessen, und zwar aus dem Antistau-Programm. Dieses Programm wird aus der Lkw-Maut gespeist, die von 2003 ab erhoben wird. Die Bahn geht davon aus, dass die im laufenden und kommenden Jahr nicht verbaubaren Mittel 2003 an die Bahn zurückfliessen. Bis dahin soll der planerische Rückstand so weit aufgeholt sein, dass die Investitionen getätigt werden können.

Die GRV ist über diesen Zustand entsetzt. Jahrelang hat die Bahn verlangt, dass sie Bahn gleich hohe Mittel wie die Strasse erhalten soll. Jetzt kann sie das Geld nicht verbauen (siehe auch Leitartikel). Sie hat in den letzten Jahren auf erfahrene Planer verzichtet, jetzt will sie solche sogar von Ingenieurbüros abwerben.

Nur weniger als 20 % der Transportgüter sind just-in-time-Güter

Schwerverkehrsabgabe

Über die Höhe der Schwerverkehrsabgabe gibt es heftige Debatten. 27 bis 37 Pfg hat Bundesverkehrsminister Bodewig als Gebührenkorridor angekündigt. Die Spediteure laufen dagegen Sturm, der Einzelhandel warnt vor Preiserhöhungen. Derzeit betragen die Einnahmen aus der Lkw-Vignette ca 750 bis 800 Mio pro Jahr. Bei einer Maut von niedrig angesetzten 27 Pfg/km kämen etwa 7,5 Mrd DM in die Kassen. Den Grossteil der Einnahmen möchte Bodewig in ein „Antistauprogramm" stecken, das nicht nur die Strasse, sondern auch die Schiene umfasst. Experten sagen, dass es erst ab einer Mauthöhe von 80 Pfg/km nennenswerte Entlastungen bei der Strasse gäbe. Bei 40 Pfg/km prognostiziert das Karlsruher Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsförderung einen Rückgang der Lkw-Fahrten von unter 3 %.

Bei einer Maut von 50 Pfg/km gibt es nach Berechnungen des VCD (*fairkehr 5/2001 S.5*) folgende Verteuerungen:
Obst aus Südtirol: Ein 25 -t-Lkw bringt 15 t Äpfel in eine 800 km entfernte deutsche Grossstadt. Die Abgabe für die gesamte Ladung beträgt 240.- DM. Das Kilo Äpfel verteuert sich um 1,6 Pfg.
Käse aus Frankreich: Ein 18-t-Lkw bringt 10 t Käse in eine 1000 km entfernte deutsche Stadt. Die Abgabe beträgt 216 DM. Das Kilo Käse wird um 2 Pfg teurer.

LKW-Maut ist zu verkraften

Die entfernungsabhängige Lkw-Maut ab 2003 gilt für In- und Ausländer in gleicher Weise. Ein hoher Anreiz für deutsche Lkw-Halter, in Länder mit niedrigen Verkehrsgebühren auszuflaggen, sei nicht zu vermuten. Das lohne sich in erster Linie für inländische Verkehrsunternehmer, die im Ausland Kabotage betreiben. Befürchtungen des heimischen Transportgewerbes, Transporte an die ausländische Konkurrenz zu verlieren, hält Prof. Werner Rothengatter vom Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung (IWW) der Uni Karlsruhe, der im Auftrag des BMV ein Kurzexposee zu den möglichen Auswirkungen einer Lkw-Gebühr erstellte, für übertrieben. Die Besorgnis sei allerdings bei Unternehmen gerechtfertigt, die mit geringen Margen arbeiteten; sie hätten kaum Möglichkeiten, die Mehrkosten aufzufangen.
Resümee: „Weder das deutsche Fuhrgewerbe noch der Wirtschaftsstandort Deutschland sind in Gefahr." Das habe im übrigen auch das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in einer gesonderten Studie festgestellt: Negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort seien auszuschliessen.
Eine massive Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene hält Rothengatter für „wenig wahrscheinlich". Die Strassenmaut könne jedoch eine leichte Verbesserung der Wettbewerbsposition der Bahn auf starken Verkehrsrelationen bringen.

Die GRV ist mit anderen Verbänden der Auffassung, dass eine Maut von nur 27 bis 37 Pfennig/tkm keine Verlagerung von Verkehren von der Strasse auf die Schiene bringen wird.

Mautgesetz hat Hürde des Bundesrates genommen

Am 27.9.01 hat der Bundesrat das Vorhaben mit einigen Änderungswünschen gebilligt. Die Höhe der Maut muss nach Ansicht der Länderkammer im Gesetz festgelegt werden; eine Regelung auf dem Verordnungsweg lehnt die Länderkammer ab.
Das Aufkommen aus der Maut muss zweckgebunden in den Verkehrshaushalt des Bundes fliessen *(Das hat Bundesfinanzminister Eichel bereits zugesagt. Die Red.)*. Die Mittel sollten nicht nur der Schiene, Strasse und den Wasserwegen, sondern auch der Verbesserung des Kombinierten Ladungsverkehrs zugute kommen. Durch Rechtsverordnung soll der Bundesverkehrsminister bestimmte Autobahnabschnitte von der Maut ausnehmen können.

Bund senkt Kfz-Steuer für Lkw

Mit der Einführung der Autobahnmaut im Jahre 2003 wird die Kfz-Steuer auf den europäischen Mindestsatz gesenkt. Sollten die bis Ende nächsten Jahres genehmigten Mineralölsteuererstattungen in Frankreich, Italien und den Niederlanden nicht eingestellt werden, will auch Deutschland

den Lkw-Unternehmen einen Teil der Mineralölsteuer zurückzahlen. Das versicherte Bundesverkehrsminister Bodewig am 19.10. auf der Hauptversammlung des BGL.

Die GRV ist enttäuscht darüber, dass damit die Lkw-Fahrten zu Lasten der Bahn billiger werden.

Broschüre des DIHK zur Verkehrsverlagerung – Verteuerung der Strassentransporte bringt keine Änderung des Modalsplit –

Das ist die These des Deutschen Industrie und Handelskammertages. Die Netze von Bahn und Binnenschifffahrt seien zu weitmaschig, deshalb sei die Netzbildungsfähigkeit zu gering. Für den Vor- und Nachlauf sei der Strassengüterverkehr fast immer erforderlich. Weiter würden zwei Drittel der Güter nur im Entfernungsbereich bis zu 50 km befördert, ein Bereich, der für die Bahn nicht in Betracht kommt. Auch eine Verlagerung auf den kombinierten Verkehr sei nicht zielführend; wollte man nur 10 % verlagern, müsste der kombinierte Verkehr verdreifacht werden. Auch bei den Investitionen werde die Strasse nicht bevorzugt. Der Verband hat die Bundesausgaben in Beziehung zur Verkehrsleistung gesetzt und kommt zu folgendem Ergebnis:
Strasse 0,0423; Schiene 0,3315; Wasserstrasse 0,048 DM/tkm

Leider hat der DIHK nicht mitgeteilt, in welcher Höhe die Bundesausgaben in diese Rechnung eingesetzt wurden. Bei der Bahn werden auch betriebsfremde Lasten (z. B. Zuweisungen an das Bundeseisenbahnvermögen) finanziert. Sind diese etwa bei der Bahn eingerechnet?

DIHK-Präsident Ludwig-Georg Braun

Bericht der Task Force zur Trennung von Netz und Betrieb

Empfehlung der Task Force: Auch in Zukunft soll die DB Netz AG ein Wirtschaftsunternehmen unter dem Dach der DB AG sein

Über den Abschlussbericht der Task Force berichtete Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig am 27.9. während der Haushaltsdebatte im Deutschen Bundestag. Demnach wird das Netz nicht aus dem Konzern ausgegliedert, legt aber eine eigene Bilanz vor. Dadurch sollen Leistungsbeziehungen innerhalb des Konzerns, konzerninterne Verrechnungen und Preisfindungsmechanismen transparent werden. Erlaubt bleiben personelle Verflechtungen zwischen den Vorständen der Holding und der Netz AG.

Beim Eisenbahnbundesamt wird eine 15 Mitarbeiter starke **Trassenagentur** eingesetzt, die für die Trassenvergabe und das Trassenpreissystem zuständig ist. Sie soll bei der Fahrplanerstellung mitwirken und auf diese Weise darüber wachen, dass die Trassen diskriminierungsfrei vergeben werden. Der Leiter wird vom Bundesminister für Verkehr bestellt und soll die Funktion eines Trassenmanagers übernehmen. Alle erforderlichen Daten muss DB Netz der Trassenagentur liefern.
Nach Auffassung von Bodewig sind damit künftig Trassenpreisfestsetzungen und Trassenvergabe von der Holding unabhängig. Weisungen und Vorgaben des Konzernvorstandes seien unzulässig. Damit dürfte den Vorschriften der EU, wonach das Netz unabhängig vom Bahnbetrieb geführt werden muss, entsprochen sein.

Die DB AG begrüsst diese Lösung, die das integrierte Rad/Schiene-System nicht zerschlägt. Die Bahn selbst will nunmehr auch die neue Trassenagentur als Beschwerdestelle nutzen. Im übrigen sei durch die Integration von Netz und Betrieb die Chance für die Börsenfähigkeit geschaffen, so Vorstandschef Mehdorn.

Bündnis 90/ Die Grünen, deren verkehrspolitischer Sprecher Albert Schmid sich immer für die Trennung einsetzte, nannte den Bericht als einen sinnvollen Zwischenschritt auf dem Weg zu einem unabhängigen Bahnnetz. Die Opposition sieht die Bahnreform als gescheitert an.

Die GRV fühlt sich in ihrer Auffassung bestätigt.

*Die **DVZ** veröffentlichte in ihrer Ausgabe vom 5.10.01 auszugsweise den Bericht der Task Force, die von **Franz-Josef Kniola** geleitet wurde. Wir geben einige Einzelheiten daraus bekannt:*

1. Die Task Force (TS) schliesst sich der Meinung der EU-Kommission an, wonach mehr Verkehr auf der Schiene durch mehr Wettbewerb auf der Schiene erreicht werden kann.
2. Für mehr Wettbewerb auf der Schiene sind diskriminierungsfreie Trassenpreise und ein diskriminierungsfreier Trassenzugang von zentraler Bedeutung. Das neue Trassenpreissystem der DB AG war ein wichtiger Schritt zu mehr Diskriminierungsfreiheit.
3. Zur Erreichung diese Zieles schlägt die TS vor:
   a) Das Verhältnis der DB Netz AG ist transparenter zu gestalten (siehe oben).

b) Zur Sicherung der Diskriminierungsfreiheit ist klar zustellen, dass Trassenpreisfestsetzung und Trassenvergabe ausschliesslich im Bereich der DB Netz AG liegen. Weisungen und Vorgaben des Konzernvorstandes sind unzulässig.
Nur in wenigen Fällen freier, aber knapper Trassen soll die Netz AG den Spielraum der Versteigerung von Trassenslots als Wirtschaftsunternehmen auch nutzen.

c) Eine unabhängige Stelle (Trassenagentur) wird beim EBA eingerichtet, die für die Feststellung von Diskriminierungsfreiheit vom Trassenpreissystem und Trassenvergabe zuständig ist. DB Netz ist verpflichtet, alle erforderlichen Daten zu liefern. Die Kartellbehörden überwachen die Einhaltung des Wettbewerbsrechts.

4. Im Hinblick auf die hohen Fixkosten des Fahrwegs folgt für die TS:
   a) Auch in Zukunft soll die DB Netz AG ein Wirtschaftsunternehmen unter dem Dach der DB Holding sein.
   Eine Re-Verstaatlichung des Netzes wird abgelehnt. Die durch das Grundgesetz normierte besondere Verantwortung des Bundes für die Schieneninfrastruktur soll im Rahmen der bisherigen Regelungen (Bundesverkehrswegeplan, Schienenwegeausbaugesetz etc.) erfolgen.
   b) Die DB Netz AG muss sich zur besseren Kapazitätsauslastung und zur Kapazitätsausweitung im Schienennetz auf die Beseitigung von Engpässen konzentrieren. Die Pläne zur Realisierung von Netz 21 und zur Beseitigung von Engpässen in den Knotenpunkten sind weiterzuentwickeln und konsequent umzusetzen.

5. Bei allen notwendigen und vorgeschlagenen Regelungen muss der Zeitfaktor berücksichtigt werden. Die EU-Richtlinien 2001/12 bis 14 sind bis März 2003 umzusetzen. Die TS begrüsst in diesem Zusammenhang, dass die EU-Kommission einen Arbeitskreis zur Beobachtung der Umsetzungsschritte in den Mitgliedstaaten eingerichtet hat. Der Wettbewerb wird sich schrittweise entfalten. Schon jetzt beteiligen sich neue Unternehmen auf dem Schienenverkehrsmarkt.

Zu berücksichtigen ist ausserdem, dass sich die DB AG in einem Sanierungsprozess befindet. Die TS ist sich mit dem Vorstand der DB AG einig, dass das Ende der Sanierungsphase 2005 zu erreichen sein wird.

Die Entscheidung über den Börsengang der DB AG soll in der nächsten Legislaturperiode erfolgen.

Der grenzüberschreitende Bahnverkehr wird der Bahnverkehr der Zukunft sein. Dieser Verkehr ist im Vergleich zu seinem Wettbewerber – dem Lkw – durch eine Fülle von Schnittstellenproblemen beim Grenzübertritt stark benachteiligt. Die TS hält es für erforderlich, dass die EU-Kommission mit Hilfe verschiedener Massnahmen für einen reibungslosen Güterverkehr auf der Schiene in Europa Sorge trägt.
Die mit der EU-Richtlinie 2001/12 erreichten Fortschritte bei der Netzöffnung erlauben es zum ersten Mal, dass Eisenbahnunternehmen auf gesicherter Rechtsgrundlage in eigener Regie Verkehre grenzüberschreitend durchführen können.

Die GRV ist der Meinung, dass das Ergebnis des Berichtes der Task Force denen Recht gibt, die eine integrierte Eisenbahn für besser halten als die Zerschlagung von Netz und Betrieb. Es ist zu hoffen, dass die parlamentarische Behandlung dieses Themas die erarbeiteten Grundsätze beibehalten wird.

Franz-Josef Kniola, Leiter der Task Force

FDP zum Task Force-Bericht:

Horst Friedrich, verkehrspolitischer Sprecher der FDP

Bahnchef Mehdorn hat, mit dem Bundeskanzler im Rükken, einen Etappensieg erreicht und ist faktisch Konzernchef und Eisenbahnminister. Mit dem Bericht werde potentiellen Investoren ein Signal der Entmutigung ausgesandt. Die Bundesregierung habe vorläufig eine Chance verpasst, dem Verkehrträger Schiene einen zukunftsfähigen Rahmen zu geben.

Auch der **Verein Deutscher Eisenbahningenieure (VDEI)** hat zu diesem nach wie vor brisanten Thema Stellung bezogen. Er meint, dass ein nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführtes und börsenfähiges Unternehmen aus seiner Sicht nicht die Verantwortung für das gesamte Netz hinsichtlich Auslastung, Sicherheitsanforderungen und Wirtschaftlichkeit erfolgreich handhaben kann. Er fordert die Finanzverantwortung auch für die Schienenwege durch den Bund. Er hält aber die Trennung nur dann für möglich, wenn eine Institution geschaffen wird, die die Systemeinheit bewahrt, Sicherheitsstandards vorgibt, Strategien für die Weiterentwicklung der spurgeführten Systeme bündelt und eine auf die europäische Vereinheitlichung ausgerichtete Forschung unterstützt.

Mehdorn unterrichtet seine Mitarbeiter über das Ergebnis der Task force

U.a. sagt Mehdorn: Wir haben jetzt ein klares Mandat, den eingeschlagenen Sanierungskurs und den Weg zur Kapitalmarktfähigkeit fortzusetzen und mit einem gemeinsamen Börsengang zu beenden.
Konsequenz der Festlegungen des Infrastrukturpakets der EU, auf dessen konsequente Umsetzung wir uns einzustellen haben, ist allerdings auch, dass wir es künftig mit einer Regulierungsbehörde zu tun haben, die mit vermehrten Kompetenzen darüber wachen wird, dass der Zugang zum deutschen Bahnnetz ohne jede Diskriminierung möglich ist. Die Task Force hat hierzu entsprechende Gesetzgebungsvorschläge gemacht, die wir akzeptieren, weil wir uns dem fairen Wettbewerb stellen wollen und müssen. Wichtig und richtig ist, dass die Task force auch angemahnt hat, dass das Prinzip des freien Wettbewerbs nicht nur auf dem Netz der DB AG, sondern überall in der EU durchgesetzt werden muss.
Trassenpreisfestsetzung und -vergabe liegen in der alleinigen Kompetenz der DB Netz AG. Eine Trassenagentur beim EBA wacht u.a. darüber, dass keine Einflussnahme anderer Konzerngesellschaften auf Trassenpreis und -vergabe erfolgen kann.
Die grossen Gesellschaften werden eigene Geschäftsberichte veröffentlichen. Die Leistungsbeziehungen zwischen Konzernunternehmen werden – nachvollziehbar – wie unter fremden Dritten gestaltet.
Der Bericht der Task Force gibt uns Planungssicherheit und stärkt das System Schiene. Das wird uns die Konzentration auf unsere Kunden erleichtern. –
Weiter berichtet die DB: Es wurde bestätigt, dass die vertikale Integration von Netz und Betrieb technologisch unabdingbar, europarechtlich kompatibel und kapitalmässig die einzige Chance sei, an die Börse zu gehen.

Wettbewerb auf der Schiene

Alfons Thoma

1. Wettbewerb an sich und seine Auswirkungen sind zwiespältig.

Die einen sagen, Wettbewerb bringt den Unternehmen den nötigen Druck, Konkurrenz belebt das Geschäft und die Qualität steigt. Viele Betroffene, vor allem die Eisenbahnen sagen, das bisherige Monopol hat uns eine weitgehend autarke Stellung auf der Schiene und damit auch Freiheiten gegeben, die auch den Kunden zugute kamen; jetzt müssen wir mit Konkurrenten teilen und müssen auf frühere Grosszügigkeiten verzichten, die durch Quersubventionen in den einzelnen Bereichen möglich waren. Vor einer Reihe von Jahren konnte beispielsweise der prosperierende Güterverkehr den Reiseverkehr unterstützen.

Eines aber muss man m. E. beim Wettbewerb vorwegnehmen: Konkurrenten sind nur dann erwünscht, wenn sie Neuverkehre von der Strasse auf die Schiene bringen und nicht den eingesessenen Bahnen Kunden abjagen (von Ausnahmen abgesehen).

Fast alle Politiker setzen sich für Wettbewerb auf der Schiene ein. Sicher kann auf der Schiene kein Wettbewerb wie auf der Strasse stattfinden, weil die Spielregeln, z.B die Sicherheitsauflagen, erheblich komplexer sind und der Schienenfahrweg nur Fahrten in Richtung und Gegenrichtung zulässt, Überholungen und Ausweichmanöver sind nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Das Fahren im Blockabstand schränkt die Zugfolge und damit die Leistungsfähigkeit von Strecken ein. Der Konkurrent muss in der Regel über Lokomotiven und Wagenmaterial verfügen, sonst braucht er sich gar nicht zu bewerben. Wettbewerb im Personenfernverkehr sehe ich sehr problematisch. Die Bahn könnte sich z.B. weigern, Fahrkarten für Konkurrenten zu verkaufen (was sie nicht tut, aber nur gegen entsprechende Bezahlung).

2. Gleise von DBNetz benutzen derzeit 200 Unternehmen, vor allem im Güterverkehr. Die Trassenpreise sind neuerdings so gestaltet, dass es keine Ermässigung für Vielfahrer mehr gibt, das heisst DBCargo wird wie jeder andere Konkurrent behandelt. Es wäre interessant zu wissen, ob diese Dritten tatsächlich Neuverkehre auf die Schiene gebracht haben. Würden diese Verkehre auch ohne den Einsatz von Dritten von DBCargo (vielleicht zu einem etwas höheren Preis, aber in gleicher Qualität) gefahren worden sein, dann wäre nichts gewonnen.

3. Das Unternehmen Connex – Die Muttergesellschaft von Connex ist der Mischkonzern Vivendi mit Sitz in Frankreich, wo bisher ein Wettbewerb auf der Schiene nicht zugelassen ist – betreibt u. a. die Nord-West-Bahn, die Nordostbahn, auch die bayerische Oberlandbahn wird von ihr z.Zt. noch mit Unterstützung der DB AG betrieben. Das Unternehmen will binnen der nächsten 10 Jahre seinen Marktanteil auf 20% verzehnfachen. Es will sich nicht nur im Nahverkehr sondern auch im Fernverkehr engagieren, nachdem die DB AG 13 Mio Zugkm der Interregiozüge gestrichen hat. Connex will, dass mehr Fahrgäste ihre Interconnexzüge (neuer Name als Ersatz für Interregio) nutzen und strebt eine Zusammenarbeit mit den

Ländern und den Tourismusregionen an. Es will zwar nicht so schnell wie die DB, dafür aber preiswerter sein: „Wir wollen ein anderes Preissystem als die DB AG, keine komplizierten Tarife und keine Vorausbuchung. Das halten wir im interregionalen Verkehr von 200 bis 300 km nicht für notwendig. Die Fahrkarten werden bei uns günstiger sein als bei der DB. Dafür gibt es keine weiteren Ermässigungen." *(So der Geschäftsführer von Connex, Hans Leister, – ehemaliger DB-Manager – in einem Interview mit dem GDL-Magazin VORAUS im September 2001)*
Connex will kein Standardangebot unterbreiten, sondern sich mit den Ländern und Regionen in Verbindung setzen und ein individuelles Angebot definieren. In bestimmten Tourismusregionen reiche es vielleicht aus, eine Strecke nur einmal am Tag zu bedienen, wo anders mag ein Stundentakt notwendig sein. Also eine „Spezialanfertigung" für jede Region, auch angepasst an die Finanzierungsmöglichkeiten der Besteller. Das heisst aber mit anderen Worten, dass hier nur Nahverkehrsleistungen angeboten werden. Der Interregio ist aber eigentlich ein Fernzug.
Da Interconnex neben dem ICE eine zweite Produktlinie im Fernverkehr sein will, braucht das Unternehmen Fahrzeuge, Infrastruktur und Personal. Das erhofft sich Connex von der DB AG, die ja wegen Betriebseinstellungen diese nicht mehr benötigt. So leicht ist das! Es fragt sich wirklich, ob die DB AG es Connex so leicht machen wird, eine umfangreiche Konkurrenz gegen sie aufzunehmen. Nochmals Hans Leister: „Wir denken, wenn DB AG und Connex getrennt agieren, kommt mehr Verkehr auf die Schiene (woher weiss er das?) und damit können wir ein besseres Ergebnis erwirtschaften. Wenn die DB Netz AG mehr Trassen verkauft, dann geht es auch der DBAG besser.
Glaubt Herr Leister wirklich an das, was er sagt? Die DB AG ist ein privates Unternehmen, wird es wirklich der Konkurrenz Lokomotiven und Personal geben in der Hoffnung, dass bei ihm die Einnahmen steigen, wenn die Konkurrenz angeblich Mehrverkehr induziert?

Bahnchef Mehdorn kritisiert, dass die Marktöffnung des europäischen Schienenverkehrs nicht erfolgt. „Während wir hier liberalisieren wie kein Land sonst, schotten sich andere nach wie vor ab. Da muss ich mich schon fragen, ob die deutschen Eisenbahninteressen in Brüssel immer angemessen vertreten worden sind." Sollten die Politiker die Bedingungen in Europa nicht angleichen, könnte die Bahn von den stark expandierenden Eisenbahnunternehmen aus anderen Ländern überrollt werden, warnte Mehdorn. Hier auf unserem Netz fahren bereits Grosskonzerne aus Ländern, die selber jede Konkurrenz auf ihren Netzen bedingungslos unterbinden. U.a. ist die SNCF über Töchter in Deutschland vertreten. Mit mehr als 150 Wettbewerbern im Güter- und Personenverkehr ist Deutschland in der EU bereits verhältnismässig weit geöffnet. Diese Unternehmen halten jedoch bisher nur einen Marktanteil von weniger als fünf Prozent.

4. Lokomotiven sollen auch Züge von Konkurrenten ziehen.
Die EU-Kommission will die DB AG zwingen, ihre Lokomotiven für die Nachtzugverbindung eines Konkurrenzunternehmens bereitzustellen. In einem Mahnschreiben forderte die Kommission die Bahn auf, die Verbindung der Frankfurter Georg Verkehrsorganisation GmbH (GVG) von Berlin über Sassnitz nach Malmö zu gewährleisten. Kann die DB die Beschwerden nicht binnen acht Wochen ausräumen, droht ihr ein Bussgeld. Da für das Befahren der Strecke ein bestimmter Loktyp erforderlich ist, muss die GVG eine entsprechende Lok von einem anderen Unternehmen mieten, erläuterte die Brüsseler Behörde am 12.10.01. Die DB AG sei als einziges Unternehmen in der Lage, diese regelmässig bereitzustellen. Sie verlangte aber nunmehr einen höheren Preis und verweigerte nach einem Monat die Bereitstellung. *(Vergl. auch Beitrag: „FS muss Zugang zum Bahnmarkt gewähren")*

Die Gewerkschaften nahmen zum Wettbewerb wie folgt Stellung:
Robert Dera (GDBA): „Die Deutsche Bahn wird immer das Rückgrat des Schienenverkehrs sein, da nur hier das know-how und die Ressourcen vorhanden sind, um die grossen Verkehrsströme zu bewältigen."
Dieter Kowalski (GdL): „Die Eisenbahner sind durch die Wechselbäder der Vergangenheit in hohem Masse verunsichert, sie brauchen dringend die Perspektive einer starken Stellung am Markt jetzt erst recht."

Die Schiene im Dilemma

Während der Industrie und den Banken weitgehend zugestanden wird, sich von unrentablen Geschäften zu trennen, ist es bei der DB AG anders. Niemand ist zufrieden, wenn die DB AG Strecken auf den Prüfstand stellt und von unrentablen Strecken und Einrichtungen für den Schienenverkehr Abschied nimmt.

Hier eröffnet sich auch das Dilemma zur Strasse. Kleine Landstrassen mit wenig Verkehr kommen nicht auf den Prüfstand und werden weiter bewirtschaftet. Was für die Strasse undenkbar ist, droht immer mehr für die Schiene Realität zu werden.
Aber glauben wir wirklich, dass, hätte der Bund die unmittelbare Verantwortung für den Fahrweg, er anders als die DB AG verfahren würde? Er würde genau so sich von unrentablen Verkehren trennen. Es bleibt nur zu hoffen, dass die wirtschaftlicher arbeitenden NE-Bahnen einen grossen Kuchen aus dem von der DB AG nicht mehr betreuten Gleisanschlussverkehr und unrentablen Sammler- und Verteilerverkehr übernehmen und der DB als Ganzzüge vermitteln werden. Sie arbeiten mit individuellen und logistisch ausgeklügelten Systemlösungen in der Kooperation mit den Verladern, Dienstleistern und Kunden. Aber auch für die NE-Bahnen bedeutet dies, dass sie ihre Kräfte noch stärker bündeln müssen, um im Preiskampf auch weiter bestehen zu können. Traditionelle Vorteile der NE-Bahnen sind ihre schlanken Strukturen (Netz

und Betrieb sind in einer Hand.). Leider ist der Zeitraum, der durch Mora C gesetzt wurde, für die NE viel zu kurz.

Es ist allgemeines Wissensgut, dass sich das Gesamtnetz der Schiene ähnlich wie das der Strasse nicht gewinnorientiert betreiben lässt.

Leichte Verkehrszunahme bei Bussen und Bahnen in 2000

Im Linienverkehr mit Bussen und Strassenbahnen wurden nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes knapp 7,8 Mrd Personen befördert (+ 0,8 % gegenüber 1999). Die 60 im Eisenbahnpersonenverkehr tätigen Unternehmen beförderten rund 2 Mrd Fahrgäste (+ 2,0 % gegenüber dem Vorjahr), wobei 1,857 Mrd Personen (+ 2,2%) Züge des Nahverkehrs und 144 Mio Mio (- 1,2 %) Fernverkehrszüge benutzten.

Die Beförderungsleistungen betrugen im Linienverkehr auf der Strasse 52 Mrd Pkm (+ 1,3 %). Die durchschnittliche Fahrtlänge betrug 6,7 km. Im Eisenbahnnahverkehr betrug die Beförderungsleistung 39,2 Mrd Pkm (+ 0,6 %) bei einer durchschnittlichen Fahrtlänge von 21,1 km. Im Fernverkehr mit Eisenbahnen lag die Beförderungsleistung bei 35,9 Mrd Pkm (+ 3,6 %) bei einer mittleren Fahrtweite auf inländischem Gebiet von 249 km. Im Verkehr mit Omnibussen und Strassenbahnen wurden 9,4 Mrd DM (+ 1,9 %) und im Eisenbahnpersonenverkehr 10,4 Mrd DM (+ 5,6 %) verdient.

Hamburger Bürgerblock will mehr für den Autoverkehr tun

Die Hamburger Bürgerblockparteien CDU, FDP und Schillpartei haben eine radikale Verkehrswende in der Verkehrspolitik angekündigt: Die Autofahrer sollen in der Zukunft deutlich besser behandelt werden. Ausbaupläne für den Radverkehr werden nicht mehr verfolgt. Die Parteien einigten sich darauf, den Ausbau der Autobahnen rund um Hamburg voranzutreiben. Ausserdem sollen die Planungen für den Transrapid zwischen Hamburg und Berlin wieder aufgenommen werden.

Die GRV meint, dass die Wirklichkeit – Mangel an nötigen Geldern – die Hamburger Bürgerschaft bald zu einem Umdenken veranlassen wird.

Fehmarnbelt

Über die Ziele und Inhalte eines Markterkundungsverfahrens hatten sich Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig und sein dänischer Kollege Jacob Buksti im Dezember vergangenen Jahres geeinigt. Bis zum 22.6. hatten Investoren die Gelegenheit, sich für ein Markterkundungsverfahren zu bewerben. Die Ergebnisse werden im April 2002 den Regierungen vorgelegt. Sie sollen die Grundlage einer politischen Entscheidung über konkrete Planungsschritte bilden.
Die Kosten für das eigentliche Brückenbauwerk werden auf bis zu 4,4 Mrd DM geschätzt.
Das Projekt wurde bereits 1996 in das transeuropäische Netzwerk für Hochgeschwindigkeitszüge mit kombiniertem Strassenverkehr aufgenommen.

Streit um Anzeigenkampagne der DB

Eine Anzeigenkampagne der DB AG hat zu einem heftigen Streit mit dem Bundesverband Güterverkehr und Logistik (BGL) geführt. Darin behauptet die DB: „Der Weg aus dem Dauerstau auf Deutschlands Strassen führt nur über die Bahn". Der BGL bezeichnet dies als „ein unhaltbares Versprechen", mit dem die Öffentlichkeit getäuscht werde.
Die DB sei nicht einmal in der Lage , die Frequenz der Kombi-Züge zu verdoppeln. Das Gewerbe würde gerne die Angebote der Bahn nutzen, aber leider lasse die Schiene die Unternehmen „im Regen stehen"; ausserdem könne die Bahn die bis zum Jahr 2015 vorgesehene Steigerung des Güterverkehrs um 75 Mrd tkm nicht erfüllen. „Wer deshalb in einer ganzseitigen Anzeige die Entlastung der Strassen durch die Schiene verspricht, belügt die Öffentlichkeit".
Bahnchef Mehdorn hat diese Vorwürfe als Unverschämtheit zurückgewiesen. Die Bahn wolle das vom Bundesverkehrsministerium vorgegebene Ziel gemeinsam mit 200 anderen Schienenverkehrsunternehmen erreichen. Wenn der BGL dabei nur vom Wachstum des Kombinierten Verkehrs ausgehe, „fährt er in die falsche Richtung". Der BGL solle vom „Parzellendenken" eines einzelnen Verkehrsträgers absehen.

Hartmut Mehdorn, Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG

Hermann Grever vom Lkw-Unternehmerverband BGL

28. Welteisenbahnkongress

Das Ziel, dass die Bahn ihre zentrale Stellung im multimodalen Transport halten muss, verband die Teilnehmer am 28. Welteisenbahnkongress vom 25. bis 28.9.01 in Wien. Die GRV will nur die Wortmeldung des AICCF-Generalsekretärs und stv. Generaldirektors der SNCB, Antoine Martens, aus den Vorträgen der internationalen Eisenbahnprominenz auswählen.
Für die Zukunft der Bahn hängt viel davon ab, ob es die Politiker nur bei schönen Reden über die nötige Verlagerung von grossen Teilen des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene belassen, oder ob sie durch rechtliche und finanzielle Massnahmen die Bedingungen dafür schaffen. Von zentraler Bedeutung seien dabei nutzergerechte, wirtschaftliche und faire Trassenpreise. Geringer Raumbedarf und Energieverbrauch, hohe Sicherheit und vorbildliche Umweltverträglichkeit seien Argumente für die Bahn, **„aber diese Gründe führen uns keinen einzigen zusätzlichen Kunden zu"**.

„Die Bahn ist gut und nützlich zumindest für Teile des Marktes, aber den Kunden müssen wir letztlich wirtschaftlich überzeugen". Doch das werde der Bahn durch die politischen Rahmenbedingungen nicht leicht gemacht. Die Trennung von Bahnbetrieb und Infrastruktur sei eine **„Erfindung Brüssels"**. Wo man sie bereits praktiziert hat – so in Schweden, den Niederlanden und Grossbritannien – sei das Ergebnis **„alles andere als überzeugend"**. Die Schweiz hat dagegen keine Trennung vorgenommen und steht gut da, und in den USA denkt man nicht daran, die Infrastruktur abzutrennen.
Die EU-Kommission habe sich um die Frage herumgedrückt, wie die Trassennutzungsgebühren berechnet werden sollen, sodass auf diesem Gebiet in Europa völlige Konfusion und keine vergleichbaren Bedingungen herrschen.
„Konkurrenz ist kein Allheilmittel", davon ist Martens überzeugt. Das Beispiel des Thalys zwischen Paris und Brüssel zeige, wie vorbildlich und erfolgreich internationale Kooperation sein kann. Ein „Mitbewerber" auf dieser Strecke würde keinen Passagier mehr bringen, sondern nur die Preise verderben.

Auf dem Kongress wurde für die nächsten 15 Jahre ein Wachstum des Güterverkehrs um 15 % erwartet. Wenn die Bahnen ihren heutigen bescheidenen Marktanteil halten wollen, müssen sie ihre Transportkapazität im Güterverkehr verdoppeln. Teillösungen reichen dafür keinesfalls aus. Vor allem der grenzüberschreitende Verkehr steht im Vordergrund. Deshalb müssten, ähnlich wie im Luftverkehr, Allianzen gebildet werden, meinte Thomas Kohl vom Bundesverkehrsministerium.
Hier spielt vor allem der Ost-West-Verkehr eine bedeutende Rolle. Die österreichische Verkehrsministerin, Monika Forstinger, rechnet für die nächsten 15 Jahre mit einer Verdoppelung des Transitverkehrs aus Ost- und Westeuropa durch Österreich. Das heutige Schienennetz habe noch Reserven. In einer gezielten Analyse wurde festgestellt, dass bis zu 154 Züge über die in Betracht kommenden Trassen fahren könnten.

DB zu Streichungen von Regionalverbindungen

Bestellung des Nahverkehrs ist ausschliesslich Ländersache und wird durch Verkehrsverträge geregelt. **Mehdorn**: „Der mehrfach geäusserte Vorwurf, die Bahn wolle sich aus der Fläche zurückziehen, ist abwegig. Die Länder können zu Bedingungen, die sich für die Bahn rechnen, jeden Verkehr bestellen, den sie wollen." Die Bahn sei gerade dabei, rund 40 Randnetze zu einer Mittelstandsoffensive und kostenmässig so zu organisieren, dass sie aufrechterhalten und wirtschaftlich betrieben werden können.
Es gibt aber Einzelstrecken, die sich auch unter diesen Bedingungen nicht rechnen, weil das Fahrgastaufkommen zu gering ist.

Neues Fahrpreissystem der DB – Eckpunkte –

Der Vorstand der DB AG hat am 4.7.01 beschlossen, dass das neue Preissystem im 2. Halbjahr 2002 eingeführt werden soll.

	Ermäßigung vom Grundpreis: ▼	▼ Konditionen:
Grundpreis (ohne Zugbindung)	0%	■ Volle Flexibilität ■ Umtausch und Erstattung bis vor 1. Geltungstag kostenfrei
BahnCard Preis	25%	
Sonderpreis 1 (mit Zugbindung)	10%	■ Fahrscheinkauf mind. 1 Tag im Voraus*. Solange Vorrat reicht ■ Buchbar für einfache Fahrt oder als Hin- und Rückfahrt
BahnCard Preis	33%	
Sonderpreis 2 (mit Zugbindung)	25%	■ Fahrscheinkauf mind. 3 Tage im Voraus*. Solange Vorrat reicht ■ Buchbar nur als Hin- und Rückfahrt
BahnCard Preis	44%	
Sonderpreis 3 (mit Zugbindung)	40%	■ Fahrscheinkauf mind. 7 Tage im Voraus*. Solange Vorrat reicht ■ Buchbar nur als Hin- und Rückfahrt ■ Rückfahrt frühestens am Sonntag nach der Hinfahrt
BahnCard Preis	55%	

Es sieht unter anderem vor:

1. Wer eine Bahncard besitzt, erhält nurmehr einen Preisnachlass von 25 %.
2. 40 % weniger zahlt, wer mindestens 7 Tage vor Reiseantritt und 25 % , wer mindestens 3 Tage vor Reiseantritt bucht.
3. Es gibt familienfreundliche Regelungen.
4. Die Fahrpreise sind degressiv, das heisst die Km-Kosten werden niedriger, je weiter man fährt.
5. Die neuen Buchungsformen sollen zu einer gleichmässigeren Auslastung der Züge führen.
6. Grundpreis wird bei mittleren und langen Strecken stark gesenkt.
7. Frühbucher erhalten Rabatte bis zu 40 %.
8. Die Frühbuchertickets sind kontingentiert.

Neue Bahn-Preise braucht das Land!

Wolfgang Dietrich Mann *

Nach langen Geburtswehen wird die Deutsche Bahn in der zweiten Jahreshälfte 2002 ihr neues Tarifsystem einführen. Bemerkenswert bis beunruhigend sind die bisher wahrnehmbaren öffentlichen Reaktionen darauf. Bemerkenswert, weil es erstaunlich wenige sind, und beunruhigend, weil diese wenigen überwiegend negativ sind. Woran liegt es? Fast gewinnt man den Eindruck, dass es kaum noch Leute gibt, die sich für das Verkehrssystem Eisenbahn einsetzen – nicht zu verwechseln mit denen, die sich gegen das Unternehmen Deutsche Bahn oder dessen Vorstand engagieren. Zugegeben: Aus dem Kreise derer, die sich vor 10 bis 20 Jahren noch für öffentliche Verkehrsmittel eingesetzt haben, haben viele resigniert. Viele weitere früher Engagierte haben zwischenzeitlich eine Anstellung in der Branche gefunden, nicht nur bei der Deutschen Bahn, sondern auch bei vielen privaten und kommunalen Verkehrsunternehmen, bei Verbünden oder den unterschiedlichsten Institutionen, die für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs zuständig geworden sind, und nicht zuletzt bei in diesem Metier tätigen Beratungsbüros.

Auch wenn das neue Tarifsystem der Deutschen Bahn eine Reihe von Elementen beinhaltet, an die man sich erst gewöhnen muss, verdient es eine sachliche Beurteilung. Und ungeachtet aller eventuell noch vorhandenen kleinen Mängel im Detail und den in Einzelfällen sich ergebenden Verteuerungen (gegenüber heute) verdient es Unterstützung und – noch wichtiger – öffentliche Reklame: Für viele, die bisher noch gar nicht mit der Bahn fahren, ist das neue Tarifsystem ein echter Anreiz, in die Bahn einzusteigen. Jede veröffentlichte negative Äußerung über das neue Tarifsystem führt dazu, dass potenzielle Neukunden die attraktiven neuen Preise nicht wahrnehmen und deswegen weiter mit dem Auto fahren. Und die Verantwortung dafür liegt eben nicht nur beim Vorstand der Deutschen Bahn, der die neuen attraktiven Preise einführt und bewerben muss, sondern auch bei all den Initiativen (und Einzelpersonen), die mehr Verkehr auf die Schiene bringen wollen. Das neue Tarifsystem der Deutschen Bahn ist somit ein Prüfstein für die Glaubwürdigkeit, ob es wirklich um die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel geht oder doch nur um die Durchsetzung eigener finanzieller Vorteile.

Die Frage, die mir in letzter Zeit am häufigsten gestellt wird, ist, ob das neue Tarifsystem tatsächlich den sprichwörtlichen Tarifdschungel lichtet. Während jede Neuerung erst einmal erfasst und begriffen werden muss, sind die bisherigen Tarife, so kompliziert sie auch sein mögen, bei den bisherigen Bahnkunden hinlänglich bekannt. Ganz entscheidend ist hier, dass die neuen Rabatte in einer konsequenten Hierarchie zueinander stehen. Sowohl bei der Selbstbedienung als auch im personenbedienten Verkauf (mit Beratung) lässt sich in fast jeder Situation feststellen, ob bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind, und so werden die Wege im neuen Tarifgarten zielgerichtet zum jeweiligen günstigsten Preis führen.

Wie viele Bahnkunden ärgern sich heute, dass sich ihre BahnCard nicht oder nur wenig rentiert, weil sie auf viele Angebote keine Anwendung findet? In der Verkaufsberatung ist es heute in vielen Fällen nicht möglich, allein aus der Kenntnis der Fahrtenhäufigkeit beziehungsweise des zu erwartendem Umsatzes in einem Jahr eine Aussage zu treffen, ob sich die Anschaffung einer BahnCard lohnen wird. Zukünftig lohnt sie sich bei einem jährlichen Umsatz ab knapp 500 D-Mark (exakt 240 Euro) in der 2. Klasse im Gelegenheitsverkehr (außerhalb der meisten Verkehrsverbünde und einige verbleibende Sonderangebote im Nahverkehr ausklammernd), unabhängig davon, ob die diversen anderen Rabatte für Mitfahrer, Zugbindung, Frühbuchung, Wochenendbindung etc. greifen oder nicht.

Die Neufestsetzung des BahnCard-Rabatts auf 25 Prozent (bisher 50 Prozent) sollte nicht isoliert betrachtet werden von der Kombinationsmöglichkeit mit anderen Rabatten und dem Preisniveau insgesamt. Während stets auf das Modell des leicht verständlichen Preis-Abonnements in der Schweiz verwiesen wird, sehen die Wenigsten auf die tatsächlich für eine Bahnfahrt zu zahlenden Preise. Für die 129 km lange Strecke von Zürich nach Bern – dies dürfte die wichtigste Schweizer Inlandsrelation sein – berechnen die Schweizerischen Bundesbahnen 151 Tarifkilometer. In der 2. Klasse kostet die Fahrt mit Halbpreis-Abo 24 Schweizer Franken. Pro tatsächlichem Kilometer sind dies 18,6 Rappen oder (mit dem derzeitigen Kurs des Schweizer Franken zur D-Mark von etwa 1,30 umgerechnet) 24,2 Pfennige. Für dieses Preisniveau braucht man in Deutschland im Grunde genommen keine Ermäßigung: Der gewöhnliche Fahrpreis liegt bei 27,2 Pfennigen. (Ungeachtet dessen stellt das Schweizerische Eisenbahnsystem für mich persönlich das dar, was Herr Mehdorn für die Deutsche Bahn als Ziel proklamiert hat: Eine Bahn, die begeistert.)

Über die Anerkennung der BahnCard in den Verkehrsverbünden wird noch gerungen. Die Deutsche Bahn strebt dies flächendeckend an. Allerdings ist das Marktsegment der Gelegenheitsfahrer in den meisten Verbünden bereits mit Mehrfahrtenkarten mit Rabatten zwischen 15 und 30 Prozent abgedeckt. Und die Verbünde haben diesen Rabatt mit einer vertrieblichen Restriktion verknüpft, die Sinn macht angesichts des regelmäßigen Barverkaufs im Verkehrsmittel selbst. Während die Deutsche Bahn ihre Fahrgäste mit Bordpreisen zum Fahrausweiserwerb im Vorverkauf animiert, besteht diese Option in weiten Teilen der Busnetze nicht. Aus Sicht der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel, die auch nicht immer nur die selbe Strecke gelegentlich fahren wollen, wäre ein in jeder Preisstufe möglicher Treuerabatt mit der BahnCard jedoch sehr wohl und allemal wünschenswert.

Die neuen Bedingungen der Sonderpreise wirken nach meiner Einschätzung nahezu optimal als Filter zwischen den einzelnen Zielgruppen. Warum soll die Deutsche Bahn im Markt des Geschäftsreiseverkehrs, wo den Mitarbeitern bei Benutzung des Privat-Pkw pro Kilometer 52 Pfennige vergütet werden, ihre Fahrkarten für billig Geld verscherbeln? Die neue Wochenendbindung beim Sonderpreis 3, wonach zwischen Hin- und Rückfahrt eine Nacht Samstag auf Sonntag liegen muss, schließt geradezu ideal auch die vielen Fortbildungsreisen im Geschäftsreiseverkehr aus, wo die Hinreise häufig schon am Sonntag oder die Rückreise erst am Samstag stattfindet.

Einziger Wermutstropfen ist hier, dass typische eintägige Privatreisen am Wochenende über mittlere Entfernungen, zum Beispiel zum Besuch von Verwandten oder von Museen/Ausstellungen, nicht so stark rabattiert sind. Allerdings ist auch der Sonderpreis 2 insbesondere in Kombination mit den neuen Mitfahrer- und Familienermäßigungen durchaus attraktiv.

Eine weitere offene Frage ist die Anwendung der Sonderpreise in den Relationen, in denen kein Zug des Fernverkehrs fährt. Benutzt der Kunde nur auf einem Teilstück der Reise einen Fernzug, ist dies kein Problem. Der Rabatt wird auch für den Vor- und/oder Nachlauf im Nahverkehr gewährt. Mit dem Ziel der Optimierung des Angebots gibt es jedoch immer mehr Relationen – auch über größere Entfernungen – , in denen (schnelle) Züge des Nahverkehrs das einzige Bahnangebot darstellen. Bisher sind diese Züge nicht reservierbar. Wäre es ein Weg, mindestens in diesen Premium-Zügen des Nahverkehrs (Zuggattung IRE) eine Platzreservierung anzubieten? (Anstelle der klassischen Zettelwirtschaft der Reservierung empfehlen sich hier entsprechend dem Stand der Technik elektronische Anzeigen.) Oder begnügt man sich damit, diese Züge buchbar und damit kontingentierungsfähig zu machen (wozu eine Aufnahme dieser Züge in die Reservierungsdatenbanken genügt, ohne im Zug selbst Plätze als reserviert kennzeichnen zu müssen). Verzichtet man in diesen Zügen gar auf die Kontingentierung, würde eine entsprechende Festlegung auf einen bestimmten Zug auf dem Fahrschein ausreichen. Schwer vermittelbar dürfte es jedenfalls sein, wenn ausgerechnet die Regionen, in denen sich ein eigenständiges Angebot des Fernverkehrs nicht rentiert, auch noch von den Sonderpreisen ausgegrenzt würden.

Meine persönliche Einschätzung zur Nachfrageentwicklung durch das neue Tarifsystem ist – die Prognosen der Deutschen Bahn zeigen in die selbe Richtung –, dass es zunächst Erlöseinbrüche geben wird. Auch viele bisherige Bahnfahrer werden von günstigeren Preisen profitieren, was durch die bessere Ergiebigkeit des neuen Tarifsystems im Geschäftsreiseverkehr nicht aufgefangen wird. Diesen Verlusten (plus den einmaligen Kosten für die Umstellung der EDV-Anlagen und die Schulung des Personals kurz vor der Einführung) stehen am Anfang nur Kosteneinsparungen in der Abdeckung von Verkehrsspitzen insbesondere freitags und sonntags gegenüber (durch die Kontingentierung der Sonderpreise wird vom ersten Tag an flexiblen Kunden ein Anreiz gegeben, ein paar Stunden früher oder später – außerhalb der stärksten Nachfragespitze – zu fahren). Im weiteren Verlauf werden Neukunden den Weg zum Fahrkartenschalter (pardon: Reisezentrum) und zum Bahnsteig suchen. Durch die Lenkung der zusätzlichen Nachfrage auf noch nicht volle Züge wird dies die Phase sein, die für die Deutsche Bahn besonders lukrativ ist: Mehr Erlöse ohne zusätzlichen Aufwand ist der Traum eines jeden Kaufmanns. Die attraktiven Preise in Verbindung mit einer besseren zeitlichen Verteilung der Nachfrage als heute werden aber auch bewirken, dass sich eine Anzahl zusätzlicher Zugangebote rentieren, die sich mit den heutigen Preisen und der heutigen Nachfrageverteilung nicht lohnen. Fazit: Es wird sich auf Dauer durch das neue Tarifsystem ein etwas besseres Fahrplanangebot ergeben. Dies ist verkehrs- und umweltpolitisch ein Meilenstein! Lasst uns losmarschieren.

** Der Autor ist als Mitarbeiter eines zur Deutschen Bahn Gruppe gehörenden regionalen Unternehmens unter anderem auch mit Erlösfragen im Schienenpersonenverkehr betraut. Er ist Mitglied der GRV.*

Speisewagen

Auf Anfrage des geschäftsführenden Vorstandsmitgliedes der GRV, Werner Kammer, wie die Bahn zu diesem Thema stehe, erhielt dieser aus der Feder von Dr. Christoph Franz (Bild rechts), Vorstand Personenverkehr, die folgende Antwort:

Es stellt sich die Frage, ob das derzeitige Konzept noch den Gewohnheiten unserer Kunden entspricht. Die Zahlen sprechen hier eine andere Sprache als die der Medien, denn nur 5 % unserer Kunden nutzen tatsächlich das Bordrestaurant. Sicherlich liegt dies auch in den kürzeren Fahrzeiten begründet, die unsere Hochgeschwindigkeitszüge von den TEE-Zügen der sechziger Jahre oder auch dem Glacier-Express unterscheiden. Wir halten also einen Service für einen kleinen Teil unseren Kunden bereit, der in dieser Form nicht wirtschaftlich darstellbar ist. Wollen wir jedoch einen Wettbewerbsvorteil ernsthaft ausbauen, dann muss künftig Service von möglichst vielen Kunden auch als Service empfunden werden. Wir stellen deshalb bei unserem gastronomischen Angebot die Anforderungen unserer Gäste in den Mittelpunkt und werden so den veränderten Gewohnheiten der Reisenden, aber auch der Reise, Rechnung tragen. Doch anders als in einem F.A.Z-Artikel dargestellt, werden wir die Restaurantbereiche nicht grundsätzlich zurückbauen. Wir werden vielmehr dort, wo beispielsweise sehr kurze Fahrzeiten wie auf der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Rhein/Main gegen ein solches Angebot sprechen, Züge mit einem gegenüber heute erweiterten Bistroangebot einsetzen. Nur mit neuen Konzepten wird es uns gelingen, möglichst vielen Kunden einen der Reise entsprechenden guten Service an Bord unserer Züge zu bieten.

Die GRV hat Verständnis für diese Haltung der DB.

Nachzahlung für Nahverkehr

In einem Schreiben an die Verkehrsminister der 16 Bundesländer verlangt die Bahn für 1998 bis 2001 rückwirkend jeweils 67 Mio DM, ingesamt also 268 Mio DM. Die DB macht u.a. Kostensteigerungen bei den Regionalzügen geltend, die vom Besteller getragen werden müssten. Insgesamt geben die Länder rund 8,7 Mrd DM/Jahr für die Regionalzüge aus. Dieses Geld stellt der Bund bereit.

Bei einer Konferenz der Verkehrsminister im Oktober in Dresden kam es zum Streit mit Bahnchef Mehdorn, der als Gast an dem Treffen teilnahm. Die Minister wollten in einem gemeinsamen Beschluss zum Ausdruck bringen, dass die Forderung der Bahn unberechtigt sei. Mehdorn wehrte sich und sagte, das wäre ein Verstoss gegen Treu und Glauben. Die rückwirkend gestellte Rechnung beruhe auf einem Gutachten, das bisher sowohl von der Bahn als auch von den Ländern akzeptiert worden sei. Mehdorn setzte sich schliesslich durch. Die Minister verzichteten auf den geplanten Beschluss.

Die Sache ist damit allerdings nicht ausgestanden. Die einzelnen Ländern verhandeln nun separat mit der Bahn; einige wollen offenbar zahlen, andere nicht. Treu und Glauben gelte für beide Seiten: Die Bahn muss ihre früheren Zusagen für die Modernisierung der Regionalnetze und des Fuhrparks einhalten. Hier gebe es noch grossen Nachholbedarf. Auf attraktiven Strecken mit neuen Zügen steigen dann auch mehr Fahrgäste zu, meint Kajo Schommer, sächsischer Verkehrsminister und Leiter der Konferenz.

Zuviel Geld für die DB AG

Die Wochenzeitschrift Fokus teilt in ihrer Nr. 36/2001 mit, dass die DB AG, die immer mehr Geld vom Bund für die Schienenwege fordert, wegen Planungsproblemen nicht einmal die vorhandenen Mittel schnell genug verbauen kann. Der Bahnvorstand teilte dem BMV mit, dass er im Jahre 2001 nicht in der Lage sei, die 1,3 Mrd DM Bundesmittel abzurufen. Der Bund hatte in diesem Jahr mehr als 8,6 Mrd DM für Investitionen und Reparaturen bereitgestellt. Bis zum 1.7. beanspruchte die Bahn nach Erkenntnissen des BMV jedoch erst 2,6 Mrd DM.

Der Bahn werden aus den Zinsersparnissen durch die Versteigerung der UMTS-Lizenzen von 2001 bis 2003 jährlich 2 Mrd DM zusätzlich zur Streckensanierung zur Verfügung gestellt. Der Bundestag hat durchgesetzt, dass die Bahn nachweisen muss, wofür sie das Geld ausgibt. Dieses Jahr werden voraussichtlich 600 Mio wegen fehlender Planungskapazitäten bei der DB nicht ausgegeben werden können. In der Bund-Bahn-Vereinbarung wurde festgelegt, dass Beträge über den Dreijahreszeitraum verteilt werden können.

Aber es ist auch zu lesen, dass der Bundesverkehrsminister nicht ausgeschöpfte Mittel der Strasse überweisen wird.

Positive Ergebnisse des ersten Halbjahres 2001 bei der DB AG

Der Konzernumsatz stieg um 2,7 % auf 7,664 Mio Euro.

Die höchsten Wachstumsraten erzielten der Unternehmensbereich (UB)Fahrweg durch stärkere Nachfrage externer Kunden und der UB Personenbahnhöfe durch höhere Vermarktungserlöse. In den Bereichen Material- und Personalaufwand mussten um 187 Mio Euro geringere Erstattungen für Altlasten der Reichsbahn kompensiert werden. Wegen des hohen Investitionstempos stiegen die Abschreibungen weiter an.

Das betriebliche Ergebnis nach Zinsen erreichte 66 Mio Euro (im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres 20 Mio Euro).

Der Cashflow vor Steuern stieg um 9 % auf 972 Mio Euro.

Die Bruttoinvestitionen waren mit 2 878 Mio Euro um 3,1 % geringer als im Vorjahr.

Die Zahl der Mitarbeiter sank um 3317 auf 219339.

UB Personenverkehr

Hier steigerte sich die Verkehrsleistung um 1,8 % auf 35,9 Mrd Pkm. Dabei konnte der Fernverkehr im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2 % auf 17,3 Mrd Pkm zulegen. Mit dazu beigetragen haben die gestiegenen Kraftstoffpreise und die Streiks im Luftverkehr.

Die Verkehrsleistung im Personennahverkehr wuchs um 1,6 % auf 18,5 Mrd Pkm.

UB Güterverkehr
Angesichts der schlechteren Konjunktur stieg der Güterverkehr nur um 0,4 % auf 39,8 Mrd tkm.
Weniger Güter auf der Bahn

Ergebnis des 1. Halbjahrs 2001 auf Grund von Zahlen des Statistischen Bundesamtes:

Die Eisenbahnen haben in Deutschland mit 145,3 Mio t rund 1 Mio t weniger transportiert als im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres(-0,7 %). Die Beförderungsleistung erhöhte sich dagegen um 0,5 % auf 37,7 Mrd tkm.
Im Binnenverkehr ging die Tonnage auf 94,6 Mio t zurück (-2%). Exportverkehr stiegen jedoch auf 21,5 Mio t (+1,9 %), die Importe legten auf 24 Mio t (+1,8 %) zu. Im Transit wurden mit 5,3 Mio t 3,1 % mehr befördert.
Deutliche Zuwächse gab es bei Halb- und Fertigerzeugnissen (+9,1 %) und Mineralölerzeugnissen (+4,8 %). Rückläufig waren feste mineralische Brennstoffe, chemische Erzeugnisse und Düngemittel. Besonders stark nahmen mit 21,9 % die landwirtschaftlichen Erzeugnisse ab.

Die Rückgänge im Güterverkehr in der ersten Jahreshälfte zeigen, dass ohne politische Hilfe die Erwartungen für das Jahr 2015 nicht erfüllt werden können.

Ausblick
Trotz der positiven Entwicklung im ersten Halbjahr ist wegen der konjunkturellen Risiken ist mit einer Abschwächung zu rechnen.

DB Regio wird Betreiber der S-Bahn Rhein-Neckar

Ab Dezember 2003 wird DB Regio die S-Bahn Rhein-Neckar betreiben. Der Vertrag ist unterzeichnet. Mit 40 neuen Nahverkehrszügen soll sie den Nahverkehr zwischen Kaiserslautern im Westen und Osterburken im Osten sicherstellen. Der Auftrag kostet den Steuerzahler für den Betrieb über 12 Jahre 1,27 Mrd DM, dazu kommen rund 300 Mio DM für eine Modernisierung der Strecken und Bahnhöfe sowie 60 Mio DM Beihilfe für den Kauf der Züge.
Die DB wird für den Betrieb eine eigene Gesellschaft bilden. Deren Mitarbeiter werden aus dem Tarifgefüge der DB herausgenommen und erhalten „marktübliche" Konditionen, die insbesondere bei Freizeit- und Pausenregelungen unter dem DB-Standard liegen sollen. Die DB steht auch zu ihrer Zusage, mit den kommunalen Verkehrsbetrieben von Mannheim, Ludwigshafen und Heidelberg eine integrierte Nahverkehrsgesellschaft gründen zu wollen. Voraussetzung sei allerdings, dass das Bundeskartellamt dieser Kooperation nicht im Wege stehe. Das Amt hatte Bedenken gegen ein gemeinsames Angebot von DB und Kommunen geäussert.

Leistungsentwicklung 1. Halbjahr 2001		2001	2000	+/- in %
Verkehrsleistung Personenverkehr	Mio. Pkm	35.887	35.247	+ 1,8
– davon DB Reise&Touristik	Mio. Pkm	17.338	16.997	+ 2,0
– davon DB Regio	Mio. Pkm	18.549	18.250	+ 1,6
Verkehrsleistung Güterverkehr	Mio. tkm	39.777	39.609	+ 0,4
Wirtschaftliche Entwicklung 1. Halbjahr 2001		2001	2000	+/– in %
Umsatzerlöse	Mio. EUR	7.664	7.465	+ 2,7
Darin				
UB Personenverkehr	Mio. EUR	5.846	5.698	+ 2,6
UB Güterverkehr	Mio. EUR	2.309	2.223	+ 3,9
UB Personenbahnhöfe	Mio. EUR	402	391	+ 2,8
UB Fahrweg	Mio. EUR	1.738	1.761	– 1,3
UB Immobilien	Mio. EUR	6	43	– 86,0
EBITDA	Mio. EUR	1.150	1.036	+ 11,0
EBIT	Mio. EUR	206	129	+ 59,7
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	Mio. EUR	66	20	+ 230
Darin				
UB Personenverkehr	Mio. EUR	134	– 17	+ 888
UB Güterverkehr	Mio. EUR	14	– 8	+ 275
UB Personenbahnhöfe	Mio. EUR	18	2	+ 800
UB Fahrweg	Mio. EUR	35	95	– 63,2
UB Immobilien	Mio. EUR	21	36	– 41,7
Ergebnis vor Steuern	Mio. EUR	28	-17	+ 265
Brutto-Investitionen	Mio. EUR	2.878	2.969	– 3,1
Netto-Investitionen	Mio. EUR	1.963	2.207	– 11,1
Cashflow vor Steuern	Mio. EUR	972	892	+ 9,0
Bilanzsumme	Mio. EUR	39.711	39.467*	+ 0,6
Mitarbeiter		219.339	222.656*	– 1,5
*per 31.12.2000				

Halbjahresergebnisse des DB-Konzerns

SüdostBayern-Bahn gegründet

Auch die DB möchte Nebenstrecken profitabel machen. Eines der ersten Kinder des neuen Denkens (Mittelstandsoffensive) ist die „SüdostBayern-Bahn". Der Geschäftsführer Kühn des als GmbH gegründeten Unternehmens ist Herr über 477 km im Bereich von Mühldorf. Täglich benutzen rund 22 000 Reisende die 253 Züge. Er sagt: Wir werden in den nächsten Jahren in die Infrastruktur 445 Mio DM investieren. Die Firma sei näher am Kunden und Ansprechpartner für Bürgermeister und Gemeinden. Das Nebeneinander vieler DB-Organisationen gibt es nicht mehr („der Buchbinder Wanninger" wird abgeschafft.). Er denkt auch daran, auf stillgelegten Strecken den Güterverkehr wieder zu beleben.

KV der DB immer noch tiefrot

Dr. Bernd Malmström, Güterverkehrschef Deutsche Bahn AG

Auf dem Schienengüterverkehrstag in Magdeburg am 7.9.01 erklärte DB Cargo-Chef Dr. Malmström: Der Kombinierte Verkehr zähle zu den Wachstumsfeldern, er sei aber immer noch tiefrot; deshalb müsse dieser Verkehrsbereich zuerst saniert werden. Viele Relationen und Terminals werden wir deshalb überprüfen, neue Verkehrsallianzen suchen und günstiger produzieren. DB Cargo werde auch auch am Konzept von Mora C zur Sanierung des Einzelwagenverkehrs festhalten. Hier verliere die DB jährlich 300 Mio DM (*vergleiche hierzu den Beitrag über den Einzelwagenverkehr in der Schweiz in diesem Heft.*). Allerdings bleibe es bei der Zusage, dass die Anschlussgleise erhalten bleiben, auch wenn die DB sie nicht mehr anfahre. Alle Gleisanschlusskunden, die Zusatzverkehre für die Bahn signalisiert hätten, werde man zumindest bis Ende 2002 weiterbedienen. Ausserdem würde nicht - wie geplant – jede zweite, sondern jede dritte Güterverkehrsstelle stillgelegt.
Malmström bekräftigte, dass sich DBCargo nicht in der Lage sehe, politische Aufträge zu erfüllen. Diese Zeiten seien vorbei.
Anderer Ansicht ist Dr. Jürgen Heyer, Verkehrsminister des Landes Sachsen-Anhalt. Er berief sich auf Äusserungen des Bundeskanzlers Gerhard Schröder, wonach die DB kein Unternehmen wie jedes andere sei. Sie habe auch strukturpolitische Aufgaben zu erfüllen. Er warf DB Cargo vor, die Bahnkunden mit dem Konzept Mora C vor vollendete Tatsachen gestellt zu haben. **„Die Durchführung des Programms war das Gegenteil von Kundenfreundlichkeit".** Alternativangebote habe es nicht gegeben. Allein in Sachsen-Anhalt würden den Bahn durch Mora C eine Million t Ladungsvolumen verloren gehen.

Andererseits sagte Heyer im Zusammenhang mit der Einführung der leistungsabhängigen Streckenmaut: Die Schiene trägt ihre Trassenkosten, der Lkw fährt zum Nulltarif. Eine Kompensation zu Gunsten des deutschen Gewerbes könne nicht infrage kommen.
Der Bundesverband Spedition und Logistik (BSL) meinte, dass die LSVA die Wettbewerbssituation des deutschen Gewerbes weiter verschlechtere. Auf den Hinweis von Heyer, dass die Bahn die Trassenkosten in vollem Umfang trage, wies der Vertreter von BSL auf ein Gutachten des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung hin. Danach trügen deutsche Lkw ihre Wegekosten zu 80 % und die Bahn nur zu 25 %.

Die GRV meint, dass DB Cargo, wenn das Unternehmen politische Wünsche nicht erfüllen kann, mit ihren Kunden freundlicher umgehen sollte, z. B. bei der Schliessung von Gleisanschlüssen oder Güterverkehrsstellen, und nicht abrupt die Tür zuschlagen, sondern versuchen sollte, den Kunden Alternativen gegebenenfalls unter Einschaltung einer Privatbahn zu geben.
Zum Tragen der Wegekosten ist ehrlicherweise zu sagen, dass die Lkw nicht zum Nulltarif fahren. Aber sie zahlen mit Sicherheit viel zu wenig, wenn die externen Kosten internalisiert würden.

Kombinierter- und Einzelwagenverkehr schreiben beide rote Zahlen. Malmström will den Kombinierten Verkehr sanieren. Warum versucht er nicht auch den Einzelwagenverkehr zu sanieren? Schliesslich bildet der Wagenladunsgverkehr, der sich natürlich auch in den Ganzzügen findet, den grössten Anteil an den Einnahmen im Güterverkehr.

50%ige Beteiligung von DB Cargo an der Kombiverkehr

Die Kombiverkehrsgesellschafter geben grünes Licht

Damit sitzt der wichtigste „Traktionär" wieder im Boot. Trotzdem bleibt DB Cargo in gewissen Marktsegmenten Wettbewerber. Auf einer ausserordentlichen Generalversammlung am 8.10. soll endgültig zugestimmt werden. Damit könnte DB Cargo zum 1.1.02 50%-Kommanditist werden.
Die Zustimmung fiel um so leichter als DB Cargo im Kombinetz 2000+ für eine Pünktlichkeitsquote von 90 % gesorgt habe.
Die Kombiverkehr hat im vergangenen Jahr trotz nur zufriedenstellender Zahlen einen Überschuss von 463 000 Euro (+8,3 % gegenüber 1999) erwirtschaftet. Die Zahl der Sendungen ging national auf 194 000 (-11 %) zurück,

international wuchs das Aufkommen auf 484 000 Sendungen (+ 9%).
Bei der „Rollenden Landstrasse" legten die aufkommensstarken Relationen über den Brenner und durch das Erzgebirge um 10 % zu.
Für das laufende Geschäftsjahr ist die Kombiverkehr optimistisch. Die Verkehrszahlen zeigen nach oben. Man profitiert vom Aussterben der Einzelwagenverkehre.

Dr. Werner Maywald, Sprecher der Geschäftsführung Kombiverkehr, Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr, Frankfurt

Bahn und Spedition

Seit vielen Jahren wird immer wieder die Frage diskutiert, ob die Bahn Gesamtanbieter und damit auch speditionell tätig sein oder, ob sie sich nur als „Carrier" auf ihr Kerngeschäft konzentrieren soll. Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe „Eisenbahntransport der Fiata", Gustav Pacholko, hat in der DVZ vom 6.10.01 hierüber berichtet. Wir halten das Thema für sehr wichtig, deshalb wollen wir den Artikel auszugsweise dem Leser präsentieren.
Leider ist Herr Pochalko nicht auf den Umstand eingegangen, dass die meisten Spediteure selbst über einen Kraftfahrzeugpark verfügen, ihn immer zuerst beschäftigen müssen und daher sehr oft dem Strassentransport den Vorrang einräumen, obwohl dieser oft besser und umweltfreundlicher auf der Schiene abgewickelt werden könnte. Weiter wird in dem Beitrag vermisst, dass auch der Spediteur eigene Züge auf die Schiene schicken kann.

Die Frage verführt dazu, dass das Verhältnis Bahn/Spediteur konfliktbeladen zu sehen und nicht als ein Verhältnis zwischen Partnern, die sich sinnvoll ergänzen sollen und können. Sie hat jedoch eine sachliche Berechtigung:

- Es geht nicht um das reine Geschäft – es geht auch um die Verlagerung der Güter auf die Schiene!
- Welches System ist geeigneter, die Aufgaben des verkehrs- und ökologischen Anliegens der Zukunft sinnvoll zu bewältigen.

Beide Denkansätze – Gesamtanbieter oder Edeltrucker (oder Carrier die Red.) haben Stärken und Schwächen. Die Eisenbahn als Gesamtanbieter wird ihr Angebot rund um ihr Kerngeschäft (Schienenleistung) gruppieren. Damit wird der Verlagerungseffekt auf die Schiene betont und gestärkt. Die Eisenbahn ist aber oft überfordert, wenn sie Dienstleistungen anbieten soll, die nicht zu ihrem Kerngeschäft gehören. Sie kann den Markt nicht durchdringen und flächendeckend bearbeiten.

Die territoriale Struktur der Bahnen erschwert überdies eine Gesamtanbieterstrategie. Darum haben sich beispielsweise die meisten europäischen Bahnen aus dem Stückgut- und Teilladungsbereich zurückgezogen. **Wenn Bahnen auch den Rückzug aus dem Einzelwagenverkehr antreten, muss man sich allerdings fragen, ob der Rückzug nicht zu weit geht** (*Vergleiche Bericht über den Einzelwagenverkehr in der Schweiz in diesem Heft.*).
Wesentlich ist, dass eine Eisenbahn als Gesamtanbieter zum Konkurrenten der Spediteure wird. Diese sehen sich dann veranlasst, Verkehre von der Schiene abzuziehen, um sie nicht an die Bahn zu verlieren oder sie schalten neutrale Organisationen, die weder Bahn noch Spediteur sind, dazwischen. Ökombi ist eine solche Pufferorganisation, die ihre Existenz auch der Tatsache verdankt, dass Bahn und Spedition im Kombinierten Verkehr Berührungsängste haben.

Der Rückzug der Bahn auf das Trucking ermöglicht es Spediteuren, Bahndienstleistungen anzubieten, ohne befürchten zu müssen, dass die Kunden abspenstig gemacht werden. Der Nachteil liegt aber darin, dass Schienenorientierung zu Gunsten Angebotsmaximierung zurücktritt und die Bahn - weil sie keinen Marktkontakt mehr hat – nicht marktkonform anbieten kann und mittel- bis langfristig in existenzgefährdende Abhängigkeit von Spediteuren kommt. Dieses „entweder – oder" muss durch ein „miteinander" ersetzt werden. Die Europäischen Bahnen können und müssen in Zukunft für die Spediteure eine wichtige Rolle spielen.

Es wird immer klarer, dass Verkehrswachstum möglichst auf der Schiene stattfinden muss, nicht nur aus ökologischen Gründen, sondern auch wegen fehlender Strassenkapazitäten. Es ist aber klar, dass dieses Wachstum auf der Schiene nur stattfinden wird, wenn die logistische Komponente auf der Schiene stärker als bisher berücksichtigt wird. Bahn und Spedition sind zur Zusammenarbeit angewiesen.
In Österreich versuchen wir, dass die Partner modulartig ihre Kernkompetenz einbringen. Was meine ich damit? Transport- und Logistiklösungen müssen branchenspezifisch gefunden werden. Spezialwissen um branchenspezifische Bedürfnisse, angefangen vom Wissen über Rohstoffversorgungszyklen, Lieferusancen bis zum speziellen Equipment und bis zur spezifischen Auftragsabwicklung muss branchenbezogen und marktnah zusammengefasst werden. Marktnähe ist die eigentliche Kernkompetenz der Spediteure.
Somit ist klar: Der Spediteur übernimmt die Bestellerfunktion im Auftrag des Kunden. Er weiss, was wie und zu welchen Preisen benötigt wird. Es ist aber nicht Aufgabe des Spediteurs, schienenspezfische Produkte zu ent-

wickeln. Produktentwicklung ist die eigentliche Kernkompetenz der Eisenbahnen. Sie sind Leistungsersteller. Ihre Aufgabe ist es, nicht nur Schienenleistung, sondern auch ergänzende Dienstleistungen wie Terminaldienstleistungen, Anschlussbedienung etc. zu Produkten zu formen (wie z.B. Ganzzüge, Einzelwagen, Kombinierter Verkehr, Teilladungen, logistische Zusatzleistungen oder neue technische Lösungen).
Dabei wird wesentlich sein,

- Produkte zu internalisieren,
- Kosten zu senken,
- Qualität zu verbessern und
- neue Dienstleistungen zu entwickeln.

Wesentlich sind dabei die Kriterien kostengünstige Traktion, Pünktlichkeit, Schnelligkeit, Service (Sendungsverfolgung, kundenfreundliche Abrechnung und Schadensabwicklung).
In einer vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Schiene und Spedition wird es möglich sein, zukunftsorientierte Lösungen zu finden.

Zu Mora C

Aus einem Interview von Prof. Aberle im GDL Magazin Voraus vom Okt. 2001

Aberle: Fakt ist, dass die DBCargo mit sehr hohen Fixkosten belastet ist. Das schlägt sich besonders im Einzelwagenverkehr nieder. Cargo hat erkannt, dass sich dieser Verkehr nicht rechnet, so wie er bisher betrieben wird. Also hat die Geschäftsleitung ihren Kunden den Einzelladungsverkehr kurzer Hand gekündigt. Dies war eine völlig falsche Reaktion. Als der neue Cargochef Malmström kam, machte DBCargo einen kleinen Rückzieher. Die Bahn stellt nur die Bedienung ein, lässt aber die Trasse bestehen. Da DBCargo so hohe Fixkosten hat, sollte sie den wirtschaftlich kritischen Einzelladungsverkehr den NE-Bahnen überlassen. Sofern auch die NE-Bahnen keinen Erfolg im Einzelladungsverkehr erzielen, könnte auch der Schienentransport durch kommunale Wirtschaftsförderungsaktivitäten oder regionale Strukturprogramme unterstützt werden. Es ist nicht Aufgabe der DB, regionale Strukturpolitik zu betreiben ...
Wenn die DB ihre Holding auflösen würde, würden die hohen Fixkosten tatsächlich niedriger. Insgesamt ist die DB-Holding in der derzeitigen Konstellation nicht sinnvoll. Ziel der Bahnreform waren eigenständige verantwortliche Aktiengesellschaften und das ist bei weitem noch nicht erreicht. Durch die zentralistische Organisation haben die Aktiengesellschaften kaum Entscheidungsspielraum. Sie haben jedoch unterschiedliche Interessen und Aufgaben, die sie am besten selbst lösen könnten. Nicht zuletzt finden immer wieder versteckte Quersubventionen statt, was nicht im Sinne eines fairen Wettbewerbs sein kann und rechtlich im übrigen unzulässig ist...

Die GRV kann den letzten Ausführungen von Aberle nicht folgen, denn bei völlig selbständig agierenden Gesellschaften besteht die Gefahr, dass sie ohne Rücksicht auf das Gesamtunternehmen und auf andere Gesellschaften der DB (siehe DB Immobilien) nur danach trachten, ihr eigenes Image aufzubessern.

Neueste Nachrichten zu Mora C

1. Die Medien melden, dass DBCargo von den rund 40 000 Mitarbeitern bis 2005 zwischen 4000 und 4500 Stellen abbauen will.
2. Gegenüber den ersten Überlegungen bei der Auflösung von Güterverkehrsstellen von DBCargo wollte man zunächst wieder mehr Stellen erhalten; jetzt ist davon die Rede, dass von 650 Güterverkehrsstellen, die dem Rotstift zum Opfer fallen sollen, nurmehr 60 Stellen erhalten bleiben sollen – private Eisenbahnen sollen sie übernehmen.
Dr. Klaus Peter, Mora C-Verantwortlicher bei DB Cargo, gibt bekannt (*DVZ 133 vom 5.11.01*), dass im ersten grossen Umsetzungsschritt am 2.1.2002 650 Güterverkehrsstellen nicht mehr bedient werden. Am 15.12.2002 sollen nochmals 200 Stellen aufgegeben werden.
4% des Umsatzes gehe dadurch an sich verloren, aber man hofft, dass der Verlust durch alternative Bedienungskonzepte, insbesondere Verlagerungen an andere Güterverkehrsstellen, oder durch Einsatz von NE-Bahnen auf nur 2 % zurückgeht. DB Cargo wird bis zum Jahresende 23 Kooperationsverträge mit 19 NE-Bahnen unterschrieben haben, um betroffene Verkehre auf der Schiene zu halten.
3. Nach Angaben von Kemper erwirtschaftete DB Cargo im Jahre 2000 ein Defizit von rund 300 Mio DM im Einzelwagenverkehr. Mit Mora C wird sich das Ergebnis ab 2004 um dauerhaft 500 Mio DM/Jahr verbessern und damit zu einem Plus von 200 Mio DM führen.

Schäden durch Mora C – Güter von der Schiene auf die Strasse

Sicherlich fast 100 Jahre wurden Seefische von Bremerhaven mit der Bahn nach Süden gefahren. Jetzt ist es aus. Angeblich rentiert sich dieser Verkehr nicht. Nun ist einmal die DB ein privates Unternehmen, die frühere Beförderungspflicht gibt es nicht mehr. Der Bremerhavener Fischereihafen wurde von DB Cargo abgekuppelt. Ab 1.1.02 werden die Gleisanlagen und die Firmen nicht mehr bedient. Durch den Rückzug der Bahn könnte auch der Unterweser Stahl- und Maschinenbau GmbH das Aus drohen. Die schweren Stahlteile z.B. für Spundwände können kaum per Lkw transportiert werden.
Auch die Deutsche See muss neue Wege gehen. 40 000 t Fisch und Meeresfrüchte schickte noch in diesem Jahr das Unternehmen auf der Schiene zu seinen Niederlassungen in der Bundesrepublik. Vor kurzem verliessen die letzten drei Kühlwaggons den Hafen. Ab sofort muss es den ganzen Verkehr auf die Strasse verlagern. 3500 Lkw/Jahr übernehmen jetzt die Transporte. Eventuell soll die Elbe-Weser-GmbH die Strecken im Fischereihafen betreiben. Eine Rückkehr der Deutschen See auf die Schiene ist

unwahrscheinlich, denn die bisherige Umstellung auf Strassentransporte hat das Unternehmen eine Menge Geld hier und anderswo gekostet (Ein firmeneigener Bahnhof, Bahnrampen an allen Niederlassungen und die eigene Kühlwaggonfotte sind nutzlos geworden.).
Die Deutsche See hatte noch versucht, mit einer Privatbahn eine Lösung zu finden. Auch dies ist gescheitert.
Die Übergangsfrist wurde durch DB Cargo knapp bemessen.
Bei Verhandlungen wurde auch klar, dass es DB Immobilien ziemlich egal ist, ob von Bahngrundstücken aus Bahnverkehr stattfindet, da sie ihren Geschäftsbereich isoliert betrachtet und keine Rücksicht darauf nimmt, ob eine der Schwestergesellschaften (DB Cargo oder DB Netz) ein Interesse haben könnte.

Förderung von Gleisanschlüssen

Der VDV (Verband Deutscher Eisenbahnverkehrsunternehmen) und der VPI (Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten) fordern gemeinsam Bund, Länder und Kommunen auf, mehr für die Erhaltung und den Ausbau von Gleisanschlüssen zu leisten. Es werde immer wieder vergessen, dass der Gleisanschlussverkehr unverändert das Rückgrat des gesamten Wagenladungssystems bilde. Immerhin würden 90 % des Wagenladungsaufkommens über Gleisanschlüsse abgewickelt. Konkret bedeutet dies, dass bei den öffentlichen Eisenbahnverkehrssunternehmen des VDV in 2000 rund 318 Mio t des Güteraufkommens ihre Quelle und/oder ihr Ziel in einem Gleisanschluss hätten.
Das Rationalisierungsprojekt der DB Mora C hätte den Eindruck erweckt, Gleisanschlüsse hätten im System Eisenbahn keine Zukunft.
Anders als im „Leberplan" sollte jedoch die Förderung von der tatsächlichen Nutzung der Gleisanschlüsse abhängig gemacht werden. Als positives Ziel nennen die beiden Verbände die Schweiz. Dort förderten die Kantone die Errichtung von Gleisanschlüssen ab einem bestimmten Verkehrsaufkommen. Damit werde sichergestellt, dass in der Schweiz der Schienenanschluss eines Betriebes und dessen Nutzung ebenso selbstverständlich sei wie die Strassenanbindung.

Werke der DB AG

Im Juli verkündete die DB, dass sie bis Ende 2003 acht von 18 Werken schliessen und eines verkaufen will. Dadurch sollen 5900 Mann Personal eingespart werden. Zur Zeit arbeiten in den Werken 11 500 Mitarbeiter. Nach Angaben der Bahn seien Überkapazitäten vorhanden. Schon in diesem Jahr sollen die Werke München-Neuaubing und Leipzig-Engelsdorf aufgegeben werden. Es sollen nach den Planungen der DB folgen: 2002 das Werk Delitssch, 2003 die Werke Chemnitz, Opladen, Nürnberg, Neustrelitz und Zwickau. Das Werk Stendal soll verkauft werden. In den Werken Hannover-Leinhausen, Limburg und Erfurt sollen Instandhaltungsbereiche stillgelegt werden.
Besonders Sachsen wehrt sich gegen diesen Abbau, da dort alle vier Standorte mit 2 300 Mitarbeitern betroffen sind.

Transnet-Chef Norbert Hansen hält es für fatal, dass der Osten die Hauptlast des Personalabbaus übernehmen müsse. Am 19.7. fand wegen des geplanten Personalabbaus eine Protestkundgebung statt.
Bahnchef Mehdorn und die Bahngewerkschaft Transnet haben sich am 30.8.01 im Beisein von Bundeskanzler Schröder auf Eckpunkte einer sozialverträglichen Schliessung von Bahnausbesserungswerken in Deutschland geeinigt.

Grundlage der nun getroffenen Vereinbarung ist u.a. ein Lösungsvorschlag, nach dem die Bahn in die Produktion von Schienenfahrzeugen einsteigt. Sie soll teilweise Fertigungsleistungen für Fahrzeuge und Komponenten für die Bahnindustrie erbringen. Ferner stand zur Debatte, das Werk Stendal in ein Joint Venture der Bahn mit einem Partner aus der Bahnindustrie zu überführen. Verkauft werden sollen die Werke Leipzig-Engelsdorf und Neustrelitz.
In München-Neuaubing soll die Elektronik-Zentralwerkstatt bestehen bleiben. Alle anderen Standorte, Chemnitz, Nürnberg, Delitzsch, Opladen und Zwickau, sollen bis Ende November noch einmal überprüft werden. Wenn sich bis dahin keine Notwendigkeit ergibt, die geplante Aufgabe der Betriebsstätten zu überdenken, soll der Beschluss vom 26.6. umgesetzt werden.

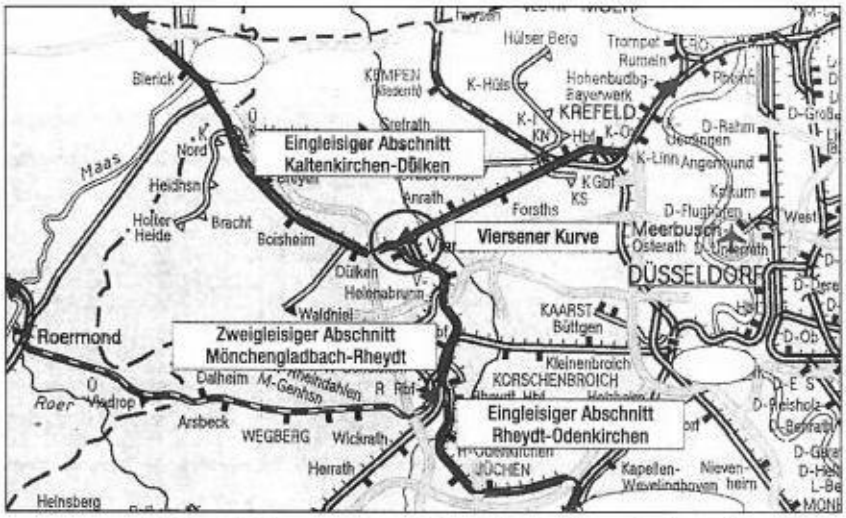
Kodis

Ersatzteile kosten viel Geld. Das gilt erst recht, wenn die Disposition Schwächen aufweist. In dieser Situation hat die DB AG das Zentrum für Logistik und Unternehmensplanung ZLU eingebunden und konnte damit die Kosten für die Beschaffung von Ersatzteilen um ein glattes Drittel senken. Das Dispositionsmodul „Kodis" wurde inzwischen erfolgreich in ausgewählten Bahnwerken eingeführt.

Rund 36 600 km Gleise mit aller nötigen Signaltechnik, 12 900 Personenwaggons, 118 000 Güterwaggons, 1 900 Triebwagen, 6 800 Lokomotiven: Kein Wunder, dass die Deutsche Bahn mit effektiver Ersatzteilversorgung Geld sparen kann.

Investitionen in das Sicherungssystem

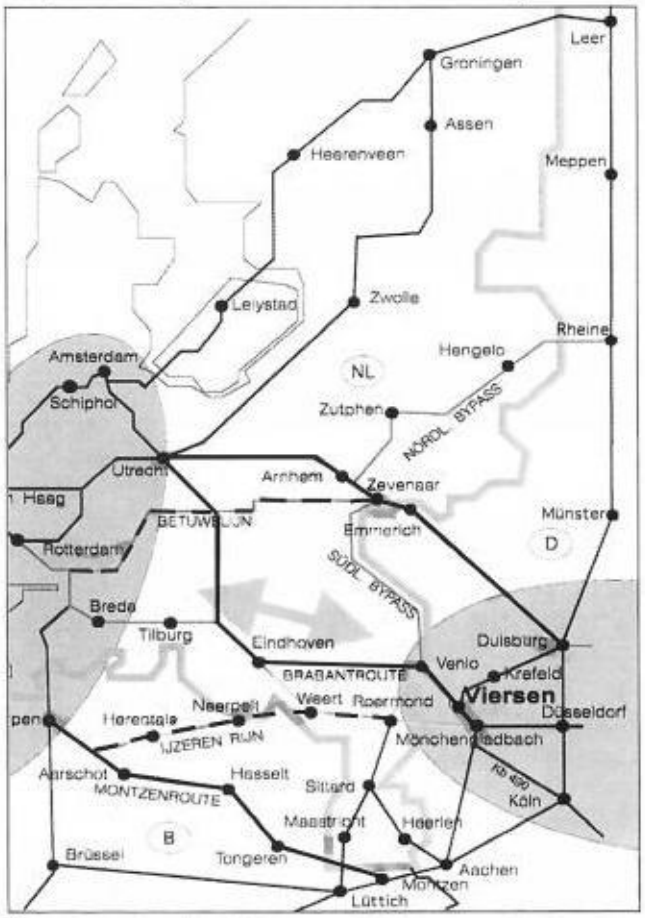
Die DB AG will mit Investitionen in Höhe von 1,75 Mrd Euro einen ersten Schritt bei der Umsetzung des neuen europäischen Leit- und Sicherungssystems ERTMS (European Rail Traffic Management System) tun. Innerhalb der nächsten zehn Jahre sollen 25 000 km Strecke und 11 000 Triebfahrzeuge mit dem Mobilfunksystem GSM-R ausgestattet werden. GSM-R ist ein Teil von ERTMS. Den Testbetrieb hat die DB auf der Strecke Berlin – Leipzig aufgenommen. Bei GSM-R erhält das Triebfahrzeug kontinuierlich die Daten per Mobilfunk und punktuell über die sogenannten Eurobalisen.



Das Schienennetz auf deutscher Seite zwischen der Niederländisch-Deutschen Grenze und dem Ruhrgebiet.

Güterverkehrsengpässe an der Deutsch-Niederländischen Grenze

Der Hafen Rotterdam schlug im Jahr 1998 insgesamt über 300 Mio t um mit steigender Tendenz. Zum Vergleich beträgt der Umschlag des Hamburger ca. 90 Mio t. Der Hafen Antwerpen hat die 100 -Mio- t-Grenze bereits überschritten. Das Güterverkehrsaufkommen zwischen Holland und Deutschland wird auf ca. 240 Mio t im Jahre 2010 geschätzt. Davon sollen wenigstens 10 %, das sind 24 Mio t, auf der Schiene befördert werden. Also muss im Nordwesten Deutschlands mit erheblicher Zunahme des Schienengüterverkehrs gerechnet werden.



Übersicht über die Schienenverbindungen zwischen den Niederlanden, der Bundesrepublik Deutschland und dem nördlichen Teil Belgiens.

Drei internationale Schienenverbindungen laufen auf die Bundesrepublik zu (*siehe Bild*), von denen nur zwei dem grenzüberschreitenden Güterverkehr dienen:
Rotterdam/Amsterdam über Utrecht – Arnheim – Emmerich – Duisburg,
Rotterdam/Amsterdam über Eindhofen – Venlo – Mönchengladbach – Köln.

Bis zum Jahr 2005 kommt die Betuwe-Linie, die voll im Bau ist, hinzu. Sie soll längs der Grenze noch einen Bypass in Richtung Venlo erhalten.
Für den Verkehr mit Antwerpen wird die Strecke Antwerpen – Aarschot – Hasselt – Tongeren – Montzen – Aachen – Köln/Duisburg benutzt. Daneben ist geplant, den „Eisernen Rhein" zu reaktivieren, der von Antwerpen über Herentals, Neerpelt – Roermond nach Mönchengladbach führt. Für seine Realisierung besteht eine besondere Schwierigkeit, nämlich dass er zwischen Roermond und Dalheim durch ein Naturschutzgebiet führt, wo mit erheblichen Widerständen zu rechnen ist.

Auf deutschen Strecken wird es erhebliche Engpässe geben, wenn nicht ihre rechtzeitige Beseitigung angegangen wird:
1. Der Streckenabschnitt Kaldenkirchen – Dülken der Strecke Venlo – Viersen – Rheydt ist nur eingleisig ausgebaut (12,1 km); er ist mit 56 Regelpersonen- und 48 Güterzügen belegt. Dazu kommen noch etwa 35 unregelmässige Züge (z.B. Leerfahrten); Auslastung 116 %.
2. Der zweigleisige Abschnitt Mönchengladbach – Rheydt (3,3 km) mit 206 Personen- und 82 Güterzügen + 64 unregelmässiger Verkehr; Auslastung 98 % und
3. der eingleisige Abschnitt (2,7 km) Rheydt – Odenkirchen mit 97 Personen, 45 Güterzügen und 51 unregelm. Verkehr; Auslastung 161 %.
Heute schon gibt es hier lange Wartezeiten für Güterzüge.

4. Engpass Viersen: Hier sind die Züge aus Richtung Venlo und Duisburg gezwungen, ihre Richtung zu wechseln. Damit ist ein erheblicher Zeitverlust verbunden. Für alle Verbindungen, die über Viersen laufen, gibt es Kapazitätsprobleme und erhebliche Zeitverluste. Diese wirken sich im Wettbewerb der Bahn mit der Strasse äusserst negativ aus.
Die Machbarkeit der Beseitigung dieser Engpässe ist bereits untersucht. Jetzt wäre es dringend notwendig, die Realisierung in die Hand zu nehmen.

Parcel-Intercity wird ausgebaut

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Post und deren Tochter Danzas fährt DB Cargo mit dem Parcel InterCity (PIC) seit Frühjahr 2000 im Nachtsprung Container zwischen München und Hamburg-Billwerder (800 km) innerhalb von 8 Stunden und ist damit schneller als jeder Lkw.
Seit Nov. 2000 wird eine weitere Verbindung zwischen Kornwestheim und Hamburg angeboten. Die Höchstgeschwindigkeit der Züge liegt bei 160 km/h und deren Pünktlichkeit bei 96 %.
Zum Fahrplanwechsel im Juni kamen drei neue Verbindungen hinzu Köln/Hagen – Wustermark bei Berlin sowie zwischen München – Köln und München – Berlin. Somit sind knapp 80000 Container im Jahr unterwegs, die mindestens 40 000 Lkw-Fahrten überflüssig machen.

Beteiligung der DB AG an Ausschreibung in Dänemark

DB Regio beteiligt sich erstmals an einer Ausschreibung im Ausland. In Westjütland in Dänemark wurden vom dänischen Verkehrsministerium zwei Eisenbahnnetze mit 582 km Streckenlänge und 5,6 Mio Zugkm europaweit ausgeschrieben. Zehn Unternehmen wollen sich beteiligen. Die Laufzeit des Vertrages beträgt fünf Jahre. Ausschreibungsschluss war der 17.9.01. Im Januar 2002 wird über die Ausschreibung entschieden werden.

DB und PKP unterzeichnen Memorandum

Der Eisenbahnverkehr zwischen Polen und Deutschland soll beschleunigt werden. Dazu unterzeichneten am 12.9. Vertreter der DB und PKP ein Memorandum. Es sieht die Elektrifizierung der Strecke Knappenrode – Horka – Wegliniec vor. Diese vor allem für den internationalen Güterverkehr bedeutende Strecke ist Teil des wichtigen Verkehrskorridors Westeuropa Berlin/Dresden – Wroclaw – Krkov – Lvov – Kiew. Durch die Elektrifizierung kann ein Wechsel von E-Lok auf Diesellok und dann wieder auf E-Lok vermieden werden. Reise- und Transportzeiten zwischen Deutschland und Polen werden sich dadurch signifikant verkürzen.

Planungsvertrag für Kiel – Lübeck

Ende Juli wurde zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der DB AG ein Planungsvertrag der Strecke Kiel – Lübeck unterzeichnet. Die Kosten für die Planung (etwa 3 Mio DM) trägt die DB; das Land hat sich jedoch verpflichtet, diese Kosten zu ersetzen, falls wider Erwarten die Strecke nicht ausgebaut werden sollte. Als Massnahmenträger übernimmt DB Netz die Erstellung der Entwurfsplanung und beantragt anschliessend das Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt.
Die Fahrzeit soll um 16 Minuten verkürzt und es soll der Betrieb auf 30'-Takt verdichtet werden. Zum Ausbau gehört das Fitmachen der Strecke für Vmax = 120 km/h. Zwischen Bad Malente und Eutin soll die Strecke zweigleisig werden.

Einzelwagenverkehre mit kluger Logistik

ABX Logistiks und die Karstadtkonzernspedition Optimus haben ein Ganzzugsystem geschaffen, das die Transporte von Karstadt, Woolworth, Alno (Küchenhersteller) und Geberit (Sanitärausstatter) bündelt. Der Rückzug von DB aus der Bedienung unrentabler Gleisanschlüsse gab den Anstoss. Karstadt liess bisher mit DB Cargo täglich fünf Wagen von Unna nach Mannheim, drei nach Karlsruhe und acht nach Stuttgart transportieren. Jetzt gelang es stattdessen Ganzzüge zu fahren, die bei DB Cargo eingekauft werden. Es werden Rundlaufzüge eingesetzt. Die vier Rundlaufzüge ersetzen täglich 280 Lkw-Ferntransporte. Auf der Relation Ibbenbüren – Unna arbeiten ABX Logistiks/Optimus mit den regionalen Eisenbahnen der Ruhrkohle AG und auf der Relation Unna – Hagen mit der Regionalverkehrgesellschaft Münsterland zusammen.

Trassennutzung für IKEA

Die Schieneninfrastrukturbetreiber DB Netz, Banverket (Schweden) und Banestyrelsen (Dänemark) haben am 29.6 einen gemeinsamen Trassennutzungsvertrag mit IkeaRail AB, einem europaweit agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, abgeschlossen. Dies wird vom 1.9.01 an auf der Strecke Älmhult – Kopenhagen – Hamburg – Duisburg Möbeltransporte organisieren. Zunächst sollen zehn Trassen in Anspruch genommen werden. Bis 2006 plant Ikea das Verkehrsaufkommen auf der Schiene von rund 5 Mio m³ zu verdreifachen.

Hohenzollerische Landesbahn (HzL) übernimmt Güterverkehrsstellen von DB Cargo

Die beiden Bahnen haben einen Kooperationsvertrag im Güterverkehr unterzeichnet. Die HzL übernimmt 17 Güterverkehrsstellen in der Region Neckar-Alb und

Oberschwaben. Dort wurden bisher 8 500 Güterwagen/ Jahr gefahren. Ab Jan. 2002 wird die HzL den Verkehr im Auftrag von DB Cargo durchführen.
Bundesweit bietet DB Cargo im Rahmen des Projekts Mora C 650 Güterverkehrsstellen anderen Bahnen zur Übernahme an. Derzeit steht DB Cargo mit 50 Bahnen in Kontakt zur Übernahme von 220 Güterverkehrsstellen. Voraussichtlich werden 60 durch andere Eisenbahnunternehmen übernommen. Die anderen liessen sich bei einer Kostendeckung von unter 50 % auch nicht von Privatbahnen betreiben.

DB Cargo koppelt Harzbahnen ab

Den Streichplänen von DB Cargo bei den Verladestationen droht auch der Güterverkehr der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) zum Opfer fallen. Vorgesehen ist u.a. die Schliessung der Umschlagstelle in Nordhausen, der einzigen Übergabestelle zwischen der DB und den Schmalspurgleisen. Das bedeutet das Aus für den gesamten Güterverkehr der HSB. Die DB bestätigt die Schliessungspläne und verweist auf die geringen Umschlagmengen, die einen kostendeckenden Betrieb nicht mehr möglich machten.
Erst 1998 hatten die HSB eine Rollbockanlage nach Schweizer Vorbild in Betrieb genommen, die es ermöglicht, automatisch normalspurige Waggons Huckepack zu transportieren. Im übrigen war die DB auch Kunde der HSB. Sie bezog Schotter vom Hartsteinwerk Unterberg, das von den HSB bedient wird.

Circus Krone kündigt der Bahn

In der Nähe des Münchener S-Bahn-Haltepunkts Donnersberger Brücke konnten jedes Jahr die Fahrgäste das Entladen der Zirkuswagen beobachten. Der Circus hat sein Winterquartier in München. Das ist jetzt vorbei. Der Transport läuft über die Strasse.
Nach 94 Jahren kündigt der Zirkus der Bahn. Damit verliert diese einen besonders treuen Kunden, der jährlich ein bis zwei Mio DM an die Bahn zu überweisen hatte.
Die Sprecherin des Zirkus liess kein gutes Haar an der Bahn. Der neue Weg ist ökologisch verkehrt, aber uns wurden konsequent Steine in den Weg gelegt. Die Verspätungen häuften sich, auf Beschwerden reagierte die Bahn stets mit den gleichen Formschreiben. Der Höhepunkt waren acht Stunden Verspätung nach Dresden, da war das Mass voll. Auch habe die Bahn immer mehr Laderampen abgebaut und immer öfter keinen Transport bis ans Ziel, sondern nur bis in Nachbarstädte angeboten.

Koffertransport der Bahn

Die DB AG will den Koffertransport um ein Premiumprodukt erweitern. Neben der bisher schon angebotenen Abholung und Zustellung innerhalb von zwei Werktagen sollen die Kunden künftig – gegen Aufpreis – auch einen 24-Stunden-Service buchen können. Um herauszufinden, ob das Produkt die nötige Kundenresonanz findet, startet die Bahn ab Oktober einen halbjährigen Testlauf in den Regionen Dortmund und Köln. Der jetzige Transportpartner der Bahn im Koffergeschäft, der Hermes Versand Service, wird auch mit diesem Testlauf betraut. Während der Transport eines Koffers bei der Bahn 28.- DM kostet, sind als Preis für das neue Produkt 40.- DM im Gespräch.

Bekanntlich ist seit Wegfall der Aufgabe von Koffern am Bahnhof und der Gepäckwagen im Zug der Zugang von Reisenden zur Bahn erheblich erschwert worden. Daneben ist immer auch noch die Befürchtung der Kunden vorhanden, die Koffer würden nicht rechtzeitig ankommen. Das Premiumprodukt ist eine Massnahme in Richtung von mehr Service für den Kunden. Es sollte eigentlich das Regelprodukt zu einem niedrigen Preis sein.

Reisefrische

Die Bahn ist dafür bekannt, dass sie mit der Inanspruchnahme des Englischen nicht zimperlich ist, obwohl man vieles in Deutsch genauso gut aussprechen könnte wie Service Point, Cargo, Mc Clean u.s.w..
Aber nun entsteht im Untergeschoss des neuen ICE-Bahnhofs Siegburg eine „Reisefrische". Wenn sie fertig ist, wird sie wohl mit den international verständlichen zwei Buchstaben „WC" (und nicht MCClean) bezeichnet werden.
So könnte man auch den Service-Store in „Süssekaufe" umtaufen.
Etwas verkürzt entnommen einer Glosse im Generalanzeiger, Bonn, vom 12.9.01.

Freiräume in der EBO

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) wurde häufig als Hemmnis für Innovationen und als Ursache für unnötig hohe Bau- und Betriebskosten bezeichnet, insbesondere bei regionalen Bahnen.

Der Bundesverkehrsminister hat deshalb ein Gutachten dazu in Auftrag gegeben. Die Gutachter Univ.Prof. Dr.-Ing. Schwanhäusser, vorm. Direktor des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der RWTH Aachen, und zwei weitere Gutachter aus demselben Institut kamen zu dem Ergebnis, dass die EBO in grossem Umfang Freiräume aufweist, die innovative Techniken entweder fördern oder zumindest nicht einschränken. Die vorhandenen Einschränkungen sind meist aber aus Gründen der Sicherheit, der Interoperabilität, der Einheitlichkeit des Eisenbahnnetzes oder der Wirtschaftlichkeit erforderlich.
Nachzulesen in ETR H.9. 2001 S.519.

Transrapid in München

Ministerpräsident Edmund Stoiber will sich für einen raschen Bau einer Transrapid-Trasse vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen einsetzen. Die „faszinierende Technik Magnetschwebebahn" passe gut zum High-Tech-Standort Bayern, sagte Stoiber nach einer gemeinsamen Probefahrt mit Bahnchef Hartmut Mehdorn auf der Versuchsstrecke in Lathen im

Emsland. Er hoffe, dass die Bundesregierung sich für 2002 für eine Strecke in der Landeshauptstadt entscheide. Stoiber fügte hinzu: „Der Transrapid in Bayern, das rechnet sich." Die geplante Trasse zum Flughafen sei bei einem Fahrpreis von 25 Mark wirtschaftlich zu betreiben. Die Fahrtzeit könne von bislang 40 Minuten mit der S-Bahn auf 10 bis 18 Minuten mit der Magnetschwebebahn verkürzt werden. Stoiber versicherte: „Wir tun von unserer Seite alles für eine rasche Realisierung." (Süddeutsche Zeitung Nr. 207)

Die Gründung der gemeinsamen Transrapid-Vorbereitungsgesellschaft des Freistaates Bayern und der DB AG ist am 32.8. notariell beurkundet worden. Sie wird von zwei Geschäftsführern geleitet. Von Seiten der DB ist das Horst Fechner, der schon beim Projekt Hamburg – Berlin tätig war, und Dr. Josef Zeislmeier vom Bayerischen Verkehrsministerium. Ihre Aufgabe ist es, die Planungen in die Hand zu nehmen, das Baurecht vorzubereiten und das Raumordnungsverfahren zu beantragen. Das Projekt der Flughafenanbindung in München soll 3 bis 3,6 Mrd DM je nach Trassenwahl kosten. Das Projekt in NRW ist auf 7 Mrd DM veranschlagt.

Transrapid oder Express S-Bahn? Während die Magnetbahn noch untersucht wird, plant die Bahn schon die Alternative: den Ausbau der S 1.

Regio-Tram-System im Kasseler Raum

In der Stadt Kassel besteht ein gutes Strassenbahnnetz und in das Umland führen Eisenbahnstrecken. Regio-Tram soll Eisenbahn und Strassenbahn zu einem umsteigefreien Stadt-Umland-Nahverkehrssystem werden lassen.

Seit Sommerfahrplan dieses Jahres läuft ein Vorlaufbetrieb mit Stadtbahnfahrzeugen. Das Verbindungsstück zwischen Eisenbahn- und Strassenbahnnetz und die sonstigen Infrastrukturmassnahmen sollen bis 2004/2005 fertig sein. Dann kann der Betrieb starten.

Mit der Eisenbahn fährt man mitten in die Stadt und nutzt die Strassenbahnhaltestellen oder umgekehrt man fährt mit der Strassenbahn ins Kasseler Umland. Man erreicht nunmehr umsteigefrei seine Ziele. Die Fahrgastzahlen dürften deutlich steigen. Die Lösung ist deshalb so wichtig, weil ein weitgehender Rückzug des Schienenverkehrs aus der Fläche für die mittelfristige Entwicklung abträglich wäre. An dem Projekt werden mitarbeiten: DB AG, der städtische Verkehrsbetrieb Kasseler Verkehrsgesellschaft und die örtlich ansässige Nichtbundeseigene Eisenbahn.

Die GRV findet es erfreulich, dass neben Karlsruhe nunmehr eine weitere Stadt Verkehre anbietet, die in der Stadt beginnen und auf einer Bahnstrecke enden und umgekehrt.

Unfall Eschede

Die Staatsanwaltschaft Lüneburg hat im Juli das Verfahren gegen einen Mitarbeiter des Radherstellers eingestellt. Dieser habe keine leitende Stellung gehabt, sodass ihm keine strafrechtliche Verantwortung nachzuweisen sei. Gegen die zwei Mitarbeiter des ehemaligen BZA Minden geht die Staatsanwaltschaft davon aus, dass noch in diesem Jahr Klage erhoben werde. Ein einschlägiges Gutachten sei mittlerweile eingetroffen. Es wurde den Verteidigern zur Einsicht und Stellungnahme zugesandt.

Bahnunglück von Brühl

Rund 20 Monate nach dem Zugunglück von Brühl, bei dem neun Menschen getötet und 149 verletzt worden waren, hat das Kölner Landgericht das Verfahren gegen den Lokführer und drei Mitarbeiter der Bahn eingestellt. Der Vorsitzende Richter erklärte am 25.10.01, die Angeklagten trügen nur geringe Schuld an der Katastrophe. Die Einstellung des Verfahrens sei kein Freispruch – die Angeklagten verpflichteten sich zu Geldzahlungen in Höhe von 7000 bis 20 000 DM für soziale Zwecke – doch habe sich in 23 Verhandlungstagen gezeigt, dass Mängel in der Bahnorganisation wesentlichen Anteil gehabt hätten.

Die DB AG will deshalb die Lokführerausbildung erweitern, zusätzliche Gleismagnete zur Überwachung der Geschwindigkeit der Züge einsetzen, wenn der Abstand zwischen Hauptsignal und einer Weiche besonders lang

ist (über 400 m) und die an der Aufstellung der Betra und La beteiligten Mitarbeiter zusätzlich schulen.

Fahren Sie mit dem Autoreisezug, dann werden Sie was erleben

Der Herausgeber der GRV- Nachrichten fuhr am 26.09.01 mit dem Autoreisezug von Köln-Deutz nach Salzburg. Das Verladen des Autos und die Abfahrt erfolgten planmässig. Vor dem Bahnhof Rüdesheim hielten wir. Es kam auch eine Durchsage: „Im Bahnhof Rüdesheim ist ein Güterzug liegen geblieben, die Weiterfahrt wird sich um einige Minuten verzögern". Die Verzögerung dauerte 84 ! Minuten. Wir mussten etwa sechs Züge der Gegenrichtung abwarten. Dann kam unsere Richtung dran. Interessanterweise holte der Zug durch schnelles Fahren und durch Verkürzung des Aufenthalts in Würzburg etwas über 60 Minuten herein, sodass wir in Salzburg mit einer Verspätung von etwa 20 Minuten ankamen. Die Rückfahrt von Salzburg nach Köln-Deutz am 18.10. verlief planmässig. Wir kamen auf die Minute an, aber unsere Autos konnten nicht bereitgestellt werden, weil der Zug in Köln-Deutz nicht nach Düsseldorf weiterfuhr. Vom Personal, das für die Bereitstellung der Wagen zuständig war, gab es zunächst keine Auskunft, weil ein anderes Unternehmen für die Weiterfahrt zuständig sei. Nach längerem Hin und Her erfuhren wir, dass die Arbeitszeit des Lokführers in Köln abgelaufen sei. Die Ablösung war nicht da. Erst fast nach etwa 25 Minuten setzte ein neuer Lokführer den Zug nach Düsseldorf in Gang.

Leider kamen wir dadurch in ein Unwetter. Es goss in Strömen. Die Beschilderung der Ausfahrt von der Entladestelle zum Fernstrassennetz fehlt und auch der überreichte Plan, der mit den Gegebenheiten nicht mehr übereinstimmt, ist äusserst unzulänglich; wir irrten in der Nacht in Köln umher, bis wir endlich auf die richtige Autobahn nach Bonn, unserem Ziel, kamen. Mit 80 km/h unterwegs wurden wir laufend von Lkw überholt und die Windschutzscheibe wurde dabei jeweils zugespritzt. Wir waren heilfroh, dass wir schliesslich Bonn unfallfrei erreichen konnten.

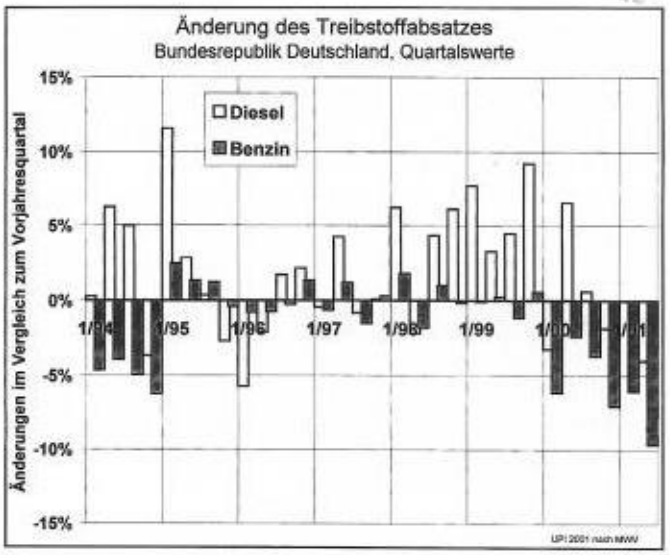
Im übrigen ist bekannt, dass Kunden wegen der schlechten Beschilderung ganz auf die Nutzung der ARZ verzichten.

Andere Verkehrsträger

Trendwende im Verkehr?

Unter dieser Überschrift übersandte uns das UPI Umwelt- und Prognose-Institut, Heidelberg, die nachstehend gezeigte Grafik.

Sie zeigt die Änderungen des Treibstoffverbrauchs in Deutschland. Während in den letzten Jahren der Dieselverbrauch ständig zunahm und der Benzinverbrauch ungefähr gleich blieb, stagnierte im 1. Halbjahr 2000 der Dieselverbrauch aufgrund gestiegener Treibstoffpreise und der Benzinverbrauch nahm um 4,2 % im Vergleich zum Vorjahr ab. Auch im 2. Halbjahr 2000 sank der Benzinverbrauch um 4,1 % und zum ersten Mal seit mehreren Jahren auch der Dieselverbrauch um 2,5 %. Ähnlich starke Rückgänge im Benzinverbrauch waren zuletzt im Jahre 1994 zu verzeichnen, als die Mineralölsteuer für Benzin um 16 Pfg und für Diesel um 7 Pfg/l erhöht worden war.
Der Rückgang des Treibstoffabsatzes setzte sich auch im 1. Halbjahr 2001 fort. Der Verbrauch von Benzin sank im 1. Halbjahr im Vergleich zum Vorjahr um 6,5 % und im 2. Quartal um 9,2 % und lag damit um um 12 % niedriger als 1999. Dieser Rückgang trat ein, obwohl in den letzten beiden Jahren der Pkw-Bestand um 1,17 Mio zugenommen hat (+2,8%).
Diese Einsparungen des Kraftstoffverbrauchs sind bemerkenswert und zeigen deutlich die Verhaltensänderungen des Marktes als Folge der gestiegenen Treibstoffpreise.
Näheres unter www.upi-institut.de/Benzinpreise.htm



Schwierige Lage für deutsche Binnenschiffer

Im Entwurf seines Berichtes über die Zukunft der Deutschen Binnenschifffahrt kommt das Bundesverkehrsministerium zu dem Ergebnis, dass die Lage der deutschen Binnenschifffahrt Besorgnis erregend sei: Die Deutschen Binnenschiffer haben nicht am gestiegenen

Verkehrsaufkommen auf den Wasserstrassen teilnehmen können (1991 Marktanteil 44%, 2000 nurmehr 35,2 %).
Die Bundesregierung ist bestrebt, diesen Rückgang zu stoppen; aber hierzu sind langfristige Massnahmen erforderlich. Die Initiativen seien darauf ausgerichtet,

- die Infrastruktur zielgerichtet zu erneuern und auszubauen,
- die nationalen sowie die europäischen Wettbewerbsbedingungen zu harmonisieren,
- die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt zu beenden,
- zusätzlichen Güterverkehr auf die Binnenschiffahrt zu verlagern.
- Telematikanwendungen zu fördern,
- die Forschung zu stärken und
- Marketing und Öffentlichkeitsarbeit zu unterstützen.

Die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen sei kurzfristig nicht erreichbar, da unterschiedliche nationale Vorschriften in den EU-Staaten oft generell gelten und zwar nicht nur für die Binnenschiffahrt.
Der Bericht wurde auf Anforderung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages erstellt.
In einer ersten Stellungnahme zu dem Papier zeigte sich der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt optimistisch. Der Bericht gebe eine gute Übersicht, lasse aber viele Fragen offen, was die Bundesregierung konkret zu tun beabsichtigt, um die aufgeführten Defizite in den Rahmenbedingungen zu beseitigen.

Engere Zusammenarbeit zwischen Bahn und Binnenschiff

Wieder einmal trafen sich Vertreter der Binnenschifffahrt und der Bahn, um nach Möglichkeiten für eine bessere Zusammenarbeit zu suchen. Es gäbe dafür eine Reihe von Ansatzpunkten für eine sinnvolle Zusammenarbeit. Diese Ansätze sollen jetzt im Einzelnen untersucht werden. Dabei meint aber die Binnenschifffahrt, dass die DB Cargo, um keine Mengen an die Binnenschifffahrt zu verlieren, nicht immer mit auskömmlichen Preisen arbeite. Dazu wies Bahnchef Mehdorn darauf hin, dass wie im Personenverkehr auch bei der Güterbahn defizitäre Verkehre auf dem Prüfstand stünden. Die Bahn sei ein gewinnorientiertes Unternehmen.

Transportierte Luftfracht in 2000 – Die ersten elf stärksten Airlines

Lufthansa	1 138 000 t
British Airways	727 000 t
Air France	669 000 t
KLM	538 000 t
Cargolux	455 000 t
Swissair	350 000 t
Alitalia	253 000 t
Iberia	202000 t
Scandinavian Airlines	135000 t
Turkish Airlines	126000 t
Sabena	101000 t

Lufthansa in roten Zahlen

Jürgen Weber, seit 10 Jahren erfolgreicher Steuermann der zweitgrössten Luftfahrtgesellschaft in Europa, muss erstmals nach mehreren Jahren wieder rote Zahlen zur Halbjahresbilanz vorlegen. Gründe: Weltweite Konjunkturflaute, die insbesondere das Frachtgeschäft belastet, und hausgemachte Millionenlasten aus dem bitteren Tarifpoker mit den Piloten. Und im September die Sperrung des amerikanischen Luftraums wegen der fürchterlichen Terrorattentate. Das Mandat von Weber, der am 17.10. sechzig Jahre alt wird, läuft in 2003 aus. Nachfolger werden bereits gehandelt.

EU-Verkehrsminister für Flugbenzinsteuer

Die Verkehrs- und Umweltminister der EU fordern eine internationale Besteuerung des Flugbenzins. Sie wollten sich bereits während der Tagung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) im September für eine Flugbenzinsteuer stark machen, sagte ein Sprecher des Bundesumweltministeriums am 8.9.01 nach ihrem Treffen in Louvain-La-Neuve bei Brüssel.
Könne die ICAO nicht gewonnen werden, so streben die EU-Minister eine innereuropäische Lösung an. Dabei sei sowohl eine Steuer auf Flugbenzin als auch eine streckenabhängige Flugverkehrsabgabe möglich.

Fraport: Minus bei der Luftfracht

Der konjunkturbedingte Rückgang des Frachtaufkommens hat sich fortgesetzt:
Juli: Einkommende Ware 52724t = - 13,5 %
Ausgehende Ladung 67651 t = - 8,2 %
Besonders betroffen war der Verkehr mit Nordamerika (- 25 %), der Wert lag unter dem Wert von 1999.

Flughäfen

Lufthansavorstandschef Jürgen Weber hat im Juni deutlich Kritik an der Politik der Fraport AG geäussert. Er forderte den schnellen Ausbau des Flughafens und lehnt gleichzeitig das Nachtflugverbot ab.
Jürgen Weber macht es sich zu leicht, indem er Ausbau verlangt und Nachtflugverbot ablehnt. So kann nur jemand argumentieren, der nicht für die Planungen verantwortlich zeichnet.
Weiter beanstandet Weber, dass in Düsseldorf nur eine von zwei Start- und Landebahnen dauerhaft genutzt werde.

Anschluss leicht gemacht.

Mehr als 220 Ziele in 64 Ländern der Erde werden vom Münchner Flughafen aus regelmäßig angesteuert. Zu den attraktiven Destinationen, die von München aus schnell und direkt zu erreichen sind, gehören Metropolen wie Atlanta, Bangkok, Chicago, Dubai, Hongkong, Kapstadt, Kuala Lumpur, Los Angeles, New York, Peking, San Francisco, Sao Paulo, Singapur oder Washington. Insgesamt finden mittlerweile bereits über 25 Millionen Passagiere pro Jahr einen passenden Anschluss auf dem Münchner Flughafen. Wann schließen Sie sich an?

M Flughafen München

Service nonstop

In München jedoch, wo der Luftverkehr in diesem Jahr stärker als in Frankfurt wachse, wolle die Lufthansa 2003 ein eigenes Terminal eröffnen. Mehrere Aktionärsvertreter forderten den Vorstand auf , zu prüfen, ob sich ein kompletter Umzug von Frankfurt nach München realisieren lasse.

Einen schwachen Börsenstart erlebte die Aktie der Fraport AG. Am 11.6., dem ersten Börsentag, beendete das Papier den Handel mit 34,80 Euro und lag damit 20 Cent unter dem Ausgabepreis. Experten meinen, dass der fragliche Ausbau des Flughafens bzw. das Nachtflugverbot sich negativ ausgewirkt haben.

Airline-Branche gerät in schwere Turbulenzen

Durch Terrorangriffe am 11.09.01 auf die USA erhielt der bisher kontinuierliche Anstieg der Fluggastzahlen einen schweren Dämpfer. Die Lufthansa fliegt in die roten Zahlen, die Swissair hat Überlebensprobleme. Die Kontrollen auf den Flughäfen werden erheblich verschärft.

Nach den Anschlägen in den USA im September fliegt die internationale Luftfahrtbranche ins Ungewisse. Die Lufthansa will einen drohenden Sturz in die roten Zahlen mit massiven Einschnitten abwenden. Sie verhängte einen Ausgaben-, Einstellungs- und Investitionsstop.
Wegen steigender Kosten für strengere Sicherheitsvorkehrungen müssen sich Passagiere und Frachtkunden auf Preiserhöhungen einstellen. Einige innerdeutsche und europäische Verbindungen fallen weg. Beim Abbau von Stellen soll es keine betriebsbedingten Kündigungen geben. Auch die Versicherungskosten explodieren.

Ob sich Steigerungen beim Bahnreiseverkehr ergeben werden, bleibt abzuwarten. Ein neues Flugzeugunglück in New York verunsichert die Fluggäste weiter.

Staat hilft Luftfahrtgesellschaften

Trotz gekündigter Haftungsversicherungen nach den Terroranschlägen in den USA können die Airlines in der EU zunächst weiterfliegen, denn die Finanzminister haben am 22./23.9. in Lüttich das Haftungsrisiko für Krieg und Terrorismus übernommen – allerdings nur für einen Monat. Finanzminister Eichel und seine Kollegen fühlten sich von den Versicherern regelrecht erpresst. Man musste jedoch Wettbewerbsverzerrungen zwischen den US- und EU- Fluggesellschaften vermeiden, denn der US-Präsident hatte eine 180-Tage-Bürgschaft für die Fluggesellschaften in den USA übernommen. Keinesfalls wollte man die Fluggesellschaften mit direkten staatlichen Beihilfen unterstützen, denn viele von ihnen hatten schon vorher erhebliche wirtschaftliche Probleme.

Lkw-Beanstandungen durch das BAG in 2000

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG), Köln, hat im Jahr 2000 insgesamt 270 163 Fahrzeuge überprüft (+ 3 % gegenüber 1999). Die Beanstandungsquote lag bei 19,5 % (21 % in 1999). Bei den 130 794 beanstandeten Lkw wurden 190 291 Verstösse gegen die verschiedenen Rechtsbereiche festgestellt. Etwa 60 % entfielen auf die Lenk- und Ruhezeiten. Sie nahmen jedoch gegenüber dem Vorjahr leicht ab (von rund 124000 auf 121000).
Die Summe der verhängten Bussgeldbescheide belief sich auf über 16,4 Mio DM (in 1999 fast 15 Mio DM).

Jeder fünfte Lkw wurde beanstandet. Das ist nach Auffassung der GRV nicht hinnehmbar. Es handelt sich hierbei praktisch auch um eine Wettbewerbverzerrung gegenüber der Schiene. Die Bussgelder müssten weiter drastisch erhöht werden, damit dieses Übel endlich einmal vom Tisch kommt.

Höhere Strafen für Schwarzfahrer

Schwarzarbeit im gewerblichen Strassengüterverkehr wird seit dem 7.9.01 härter bestraft. Das Gesetz zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr (GüKBillBG)ist inzwischen in Kraft. Der Einsatz ausländischer Lkw-Fahrer ist nur noch unter bestimmten Auflagen möglich. Verlader haften für fahrlässiges Verhalten und für leichtfertige Auswahl von Frachtführern.

Ausland

Unfall im Gotthard-Strassentunnel

Am 25.10.01 ereignete sich Im Gotthardstrassentunnel ein folgenschwerer Unfall. Durch den Zusammenprall zweier Lkw fanden nach bisherigen Meldungen 11 Menschen den Tod. Der Tunnel besitzt einen Fluchtstollen mit 64 Fluchträumen, die mit Frischluftzufuhr ausgestattet sind und etwa 70 Personen Platz bieten. Dies mag der Grund dafür gewesen sein, dass die Unfallfolgen nicht grösser waren. Der Tunnel bleibt auf unbestimmte Zeit geschlossen. Zwei Ausweichrouten stehen ausser dem Gotthardpass (Schnee!) für den Strassenverkehr zur Verfügung:
Im Osten der Schweiz der San Bernardino-Tunnel auf der Strecke Basel – Zürich – Chur – Chiasso und
im Westen der San Bernhardtunnel auf der Strecke Basel – Bern – Montreux – Aosta.
Die SBB haben sehr schnell reagiert und setzen wieder Autozüge zwischen Airolo und Göschenen ein (Dieser Service war 1980 nach der Eröffnung des Strassentunnels eingestellt worden.). Die Züge verkehren stündlich. Im übrigen kann das Angebot der SBB und der BLS erweitert werden. Und schliesslich steht noch der Brenner zur Verfügung.

Brennerbasistunnel

Im Jahr 2002 soll eine endgültige Entscheidung über den Bau des Brenner-Basistunnels fallen. Auf dem Internationalen Brennerkongress in München zeigten sich der bayerische Verkehrsminister Otto Wiesheu und der Südtiroler Landeshauptmann Luis Durnwalder überzeugt, dass für den Baubeginn des 8 Mrd Euro teuren Projekts spätestens 2006 inzwischen „beste Voraussetzungen" bestehen. Beide Politiker begrüssten das neue Verkehrs-Weiss-Buch der EU, das den Bau als „TEN"-Projekt einstuft. Von Brüssel wurde auch das „Ja" zu einer Querfinanzierung durch den Strassenverkehr – ohne Nennung von Einzelheiten – bestätigt. Die EU will sich dem Vernehmen nach mit einem Betrag in dreistelliger Millionenhöhe beteiligen. Bereits bewilligt sind bereits 45 Mio Euro für Planungsarbeiten.

Bahn 2000 in der Schweiz zu 70 % realisiert

Das grösste Neu- und Umbauvorhaben in der Geschichte der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) schreitet zügig voran. Die erste Etappe der mit 7,4 Mrd CHF budgetierten Infrastrukturarbeiten für „Bahn 2000" ist zu 70 % fertig. Nach derzeitigen Schätzungen werden die Endkosten 5,9 Mrd CHF – ein Fünftel weniger als ursprünglich veranschlagt – betragen.
Von diesen Investitionen wird auch der Güterverkehr profitieren. Das Gesamtgüteraufkommen auf der Schiene einschl. des Durchgangsverkehrs beträgt 45 Mio t. Damit sind die SBB das grösste Transportunternehmen des Landes. Gemeinsam mit den Privatbahnen verbinden sie sämtliche Wirtschaftszentren und Produktionsstandorte des Landes.

Rund 2000 Anschlussgleise stellen Direktverbindungen zu 3000 Firmen her. Knapp 85 % aller Wagenladungen rollen über Gleisanschlüsse. Kein anderes Land in Europa verfügt über ein dichteres Netz von Gleisanschlüssen. Im Einzelwagenverkehr transportieren die SBB etwa zwei Drittel aller Schienengüter.

Die Ausbauarbeiten konzentrieren sich jetzt auf das Kernobjekt der 45,1 km langen NBS Mattstetten – Rothrist; sie kann als einzige mit V=200 km/h befahren werden. Sie erhält neun Tunnel. Bis zum Fahrplanwechsel 2004 sollen noch drei weitere Grossprojekte abgeschlossen sein: Das dritte Gleis Genf – Coppet, der Tunnel Zürich-Thalwil und der Kapazitätsausbau in Zürich Hbf. Im gleichen Zeitraum werden 160 km neue Gleise verlegt und 37 Bahnhöfe modernisiert.

Eiserner Rhein

Die Verkehrsministerien von Belgien und der Niederlande einigten sich mit dem deutschen Bundesverkehrsminister bei einem Treffen in den Haag am 21.9.01 auf eine schnelle Reaktivierung der Strecke. Bereits im Frühjahr 2002 sollen auf der provisorisch wiederhergestellten Eisenbahnverbindung zwischen Antwerpen, Weert, Roermond und dem Ruhrgebiet (Mönchengladbach) vier Züge/Tag verkehren. Die Parteien sind bestrebt, bald die Kapazität auf acht Züge/Tag anzuheben. Die gewählte Route brachte in einer internationalen Studie die besten Werte. Minister Bodewig rechnet mit einer endgültigen Fertigstellung im Jahr 2007. Juristische Bedenken könnten jedoch die Fertigstellung (Durchfahrung eines Naturschutzgebietes in Holland) verzögern. Für den Zeitraum des Streckenausbaus werden die Züge die Strecke Antwerpen – Mol – Aachen befahren.
Für den Ausbau der Strecke auf deutscher Seite habe man 50 Mio DM aus dem Antistau-Programm 2001-2007 reserviert. Auch das Land NRW will sich am Ausbau der endgültigen Strecke beteiligen. Das Land erwägt darübe hinaus, den deutschen Teil der TGrasse für den Nahverkehr zu nutzen. Bei einem weiteren Treffen am 15.10. soll entschieden werden, ob das holländische Naturschutzgebiet mit einem oder zwei Tunneln unterfahren werden soll und inwelchem Zeitraum diese/r gebaut werden können. Da bis 2015 ein Wachstum des Güterverkehrsaufkommens prognostiziert wird, meint Bodewig, dass dann auch leistungsfähige Schienennetze vorhanden seinmüssen.
Im Jahr 2003 sind entsprechende Massnahmen festzulegen, die den reibungslosen Güterverkehr über die niederländische Betuwelinie sicherstellen. 2005 sollen hier die ersten Züge rollen.

Österreich-Rola wird massiv erweitert

Mit der Auslieferung von 200 zusätzlichen Niederflurwagen wird Ökombi ihr Rola-Angebot um 30 % ausbauen. Neiu im Programm sind die Strecken Wels - Maribor mit vier Zugpaaren und Wörgl - Verona mit acht Zugpaaren pro Tag. Die Verbindung Wles – Budapest wird mit täglich zwei Zügen je Richtung reaktiviert.
Mit ihren jetzt 750 Waggons will Ökombi ausserdem die Frequenz auf den bisherigen Strecken deutlich erhöhen. Zwischen Salzburg und Ljubljana wird um vier Zugpaare aufgestockt, auf allen anderen Routen um jeweils zwei Zugpaare. Auf der Strecke Manching – Brennersee bleibt es bei dreissig Zugpaaren täglich. Aber auch dort kann bei Bedarf in kürzeren Abstaänden gefahren werden. Im ersten Halbjahr verzeichnete Ökombi im Rola-Verkehr insgesamt einen Zuwachs von 14 %. Die Brenner Rola brachte es auf 25 % Plus.

SCHIG mbH

A. Grundlagen
Die Schieneneninfrastrukturgesellschaft mbH (SCHig) in Österreich wurde 1996 gegründet und widmet sich vor allem der Finanzierung von Investitionen in das österreichische Schienennetz. Die im Eigentum des Bundes

befindliche Gesellschaft stellt jährlich ein Investitionsvolumen von 872 Mio Euro für folgende Infrastrukturprojekte bereit:

- Streckenneu- und Ausbauten
- Verkehrsknoten für den Güterverkehr
- Bahnhöfe und Terminals
- Park- & Rideanlagen
- Modeernisierung des bestehenden Netzes (z.B. Sicherungsanlagen, Fahrwegerneuerung
- Lärmschutzeinrichtungen

Die Haftung für die erforderlichen Mittel übernimmt die republik Österreich, wenn der Bundesminister für Finanzen die Zustimmung zur Aufnahme von Verbindlichkeiten erteilt hat. Die Refinanzierung erfolgt zu 40 % durch Entgelte für dieBenutzung der Schieneninfrastruktur. Die übrigen 60 % der investierten Mittel sowie die Finanzierungskosten können als Forderung gegen die Republik Österreich geltend gemacht werden. Ein hoher Anteil der getätigten Investitionen fliesst in Form von Steuern, Abgaben und vermiedenen Transferleistungen wiedr an die öfentliche Hand zurück.

B. SCHIG-finanzierte Investitionen

Hauptgeschäftspartner sind die ÖBB, die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) sowie die Brenner Eisenbahn Ges. (BEG), deren vom Verkehsminister verordnete Infrastrukturprojekte die SCHIG mbH finanziert und damit zur Modernisierung und zum Ausbau des österreichischen Schienenetz beiträgt.

	2000 Mio Euro	1999 Mio Euro	Veränderung %
ÖBB	541,0	621,8	-13,0
HL-AG	350,2	237,5	47,5
BEG	41,9	39,1	7,2
Gesamt	933,1	898,4	3,9

Neben diesem Hauptgeschäftsfeld hat die SCHIG eine Reihe weiterer Aufgaben zu betreuen:

- Abschluss von Verträgen mit Dritten über die Mitfinanzierung von Strecken, Streckenteilen bzw. sonstige Infrastrukturvorhaben (Private-Public-Partnerships)
- Professionelle Vermarktung von Eisenbahnstrecken (Ausschreibung von Nebenbahnen) sowie
- Kontrolle der Mittelverwendung durch die Schieneninfrastrukturentwicklungsgesellschaften ÖBB, HL-AG und BEG

C. Ausschreibung von Nebenbahnen

Mit dem Start der ersten europaweiten Interessentensuchen für 12 Nebenstrecken ist ein Ende einer langjährigen und kontrovers geführten Diskussion um die Einstellung oder Weiterführung einer Reihe von Nebenbahnstrecken in Sicht. Nachdem im Sommer letzten Jahres die ÖBB angekündigt haben, sich von einigen Strecken des Nebenbahnnetzes zurückziehen zu wollen, hat das Bundesministerum für mVerkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) die SCHIG beauftragt, eine klare Entscheidungsgrundlage für dieses schwierige TGhema zu finden.

Zu diesem Zweck riefen die SCHIG, das BMVIT und die ÖBB das Projekt „Ausschreibung vonNebenbahnen" ins Leben. Unter der Projektleitung von SCHIG arbeiten ca. 50 Experten aus dem BMVI, den ÖBB und Consultansbüros gemeinsam an der Lösung der Nebebahnfrage. „Unser Ziel war und ist es, endlich auf einer objektiven Basis sinnvolle Entscheidungen möglich zu machen. Deshalb haben wir erstmals alle Beteiligten an einen Tisch gebracht und die betroffenen Länder in unser Konzept mit einbezogen." Das erste Ergebnis dieser engen Zusammenarbeit war die Festlegung einer akkordierten, gemeinsamen Vorgehensweise, die in einer Projektvereinbarung für alle Beteiligten bindend festgelegt wurde. Auch für die Zukunft, sollten sich die ÖBB aus weiteren Strecken zurückziehen, ist dami der Weg vorgezeichnet. Gleichzeitig wird auch das sehr komplizierte Behördenverfahren zur dauernden Einstellung einer Strecke gem. § 29 Eisenbahngesetz, das die Einstellung von sämtlichen Verkehrsleistungen als auch von Erhaltung und Betrieb der Infrastruktur regelt, für alle Beteligten vereinfacht.

Der erste Schritt in diese Richtung heisst. Interessentensuche. In einem bislang europaweit einzigartigen Verfahren fordert die SCHIG Unternehmen in ganz Europa auf, ihr Interesse an der Übernahme einer bzw. mehrerer Nebenbahnstrecken bekannt zu geben. Am 15.03.01 fielder Startschuss dür die ersten europaweiten Interessentensuchen für folgende Strecken:

Weitersfeld – Drosendorf (NÖ), Göpfritz – Raabs (NÖ), Siebenbrunn-Leopoldsdorf – Engelhardstetten (NÖ), Ernstbrunn – Mistelbach (NÖ), Poysdorf – Dobermannsdorf (NÖ), Gmünd – Grssgerungs (NÖ), Gmünd – Litschau (NÖ), Freiland – Türnitz (NÖ), Wietersdorf - Hüttenberg (Kärnten), St.Paul – Lavamünd (Kärnten), Mürzzuschlag – Neuberg Ost (Steiermark) und Rohr – Bad Hall (OÖ).

Bahn 2000 in der Schweiz zu 70 % realisiert

Das grösste Neu- und Umbauvorhaben in der Geschichte der Schweizerischen Bundesbahn (SBB) schreitet zügig voran. Die erste Etappe der mit 7,4 Mrd CHF budgetierten Infrastrukturarbeiten für „Bahn 2000" ist zu 70 % fertig. Nach derzeitigen Schätzungen werden die Endkosten 5,9 Mrd CHF – ein Fünftel weniger als ursprünglich veranschlagt – betragen.

Von diesen Investitionen wird auch der Güterverkehr profitieren. Das Gesamtgüteraufkommen auf der Schiene einschl. des Durchgangsverkehrs beträgt 45 Mio t. Damit

sind die SBBdas grösste Transportunternehmen des Landes. Gemeinsam mit den Privatbahnen verbinden sie sämtliche Wirtschaftszentren und Produktionsstandorte des Landes. Rund 2000 Anschlussgleise stellen Direktverbindungen zu 3000 Firmen her. Knapp 85 % aller Wagenladungen rollen über Gleisanschlüsse. Kein anderes Land in Europa verfügt über ein dichteres Netz von Gleisanschlüssen. Im Einzelwagenverkehr transportieren die SBB etwa zwei Drittel aller Schienengüter.
Die Ausbauarbeiten konzentrieren sich jetzt auf das Kernobjekt der 45,1 km langen NBS Mattstetten - Rothrist; sie kann als einzige mit V=200 km/h befahren werden. Sie erhält neun Tunnel. Bis zum Fahrplanwechsel 2004 sollen noch drei weitere Grossprojekte abgeschlossen sein: Das dritte Gleis Genf - Coppet, der Tunnel Zürich-Thalwil und der Kapazitätsausbau in Zürich Hbf. Im gleichen Zeitraum werden 160 km neue Gleise verlegt und 37 Bahnhöfe modernisiert.

Nordisches Kombinetz wird gegründet

Green Cargo, Güterverkehrsbereich der Schwedischen Staatsbahnen SJ und die Gütersparte der norwegischen Staatsbahnen, NSB Goods, werden ab 1.1.02 mit einem gemeinsamen Unternehmen für den Kombi-Verkehr an den Start gehen. GreenCargo beteiligt sich mit 45 % und NSB mit 55 %. Die Schweden bringen ihre Tochtergesellschaft Rail Combi in das neue Unternehmen ein. Ziel ist es, die terminals und Netze für den kombinierten Verkehr in Norwegen und Schweden zusammenzuführen und effizienter ztu betreiben. Das neue Unternehmen wird etwa dreimal so gross wie die bestehende Railcombi der Schweden. Das gibt ganz anderer Möglichkeiten des Auftretens in Scandinavien und im übrigen Europa.
Rail Combi hat z.Zt. 170 Mitarbeiter und setzt 49 Mio Euro um; Rail Combi hat 16 Terminals in Schweden. NSB Goods verfügt über 12 Terminals und erwirtschaftet mit 825 Mitarbeitern einen Umsatz von 153 Mio Euro.

Italienische Staatsbahnen (FS) peilen Gewinn an

Die FS haben mittlerweile ihr Sanierunskonzept erreicht. Sie foffen, in diesem Jahr noch die Gewinnschwelle zu erreichen. Zwar übertreffen die Betriebseinnahmen mit 2,78 Mrd Euro das Vorjahresergebnis nur knapp, dagegen sind die Lohnkosten um etwa 11 % auf 4,3 Mrd Euro zurückgegangen. Die geplanten Investitionen betreffen in erster Linie den Ausbau der Infrastruktur und belaufen sich auf 4,1 Mrd Euro. den Sprung in die Gewinnzone verdanken die FS vor allem dem staatlichen Zuschuss von 3,2 Mrd Euro; hinzu kommen 1,06 Mrd EDuro aus dem Restrukturierungsfonds sowie 1 Mrd Euro aus dem Abschreibungsfonds.

Mehr Güter bei SBB Cargo

Im Gegensatz zu den deutschen Bahnen und trotz abflachender Konjunktur in den Nachbarländer sowie des erstmals offenen Zugangs anderer Schienengüterunternehmen zum Schweizer Markt – inzwischen fahren 24 Züge/Tag im „Open access" – ist es den SBB gelungen die transportierte Gütermenge auf 23,24 Mio t (+3,2 %) im ersten Halbjahr 2001 gegen über dem entsprechenden Zeitraum des vorjahres zu steigern. Die Trasnportleistung stieg auf 57 Mrd tkm (+1 %). Der Verkehrsertrag stieg auf 551,1 Mio CHF (+3,4 %).
Kräftigstes Wachstum mit 7,8 % verzeichnete der Binnenverkehr, Dank höherer Mineralöltransporte legte SBB Cargo beim Import um 2,1 % zu. Auf dem Exportsektor konnten die Verluste bei Holz und Chemie durch einen 6 %igen Zuwachs beim Stahl sowie durch leichte Verbesserungen in den Transporten mit den Kombi-Operateuren und Spediteuren Kompensiert werden.
Als sehr Sprunghaft erwies sich die Entwicklung im alpenquerenden Verkehr. Es ergab sich ein Halbjahresdurchschnitt von + 3,7 %. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Nutzung der Rola am Gotthard wegen des neuen Angebots der RAlpin am Lötschberg mit -26,6 % sehr rückläufig ist.
Der Halbjahresabschluss zeigt, dass das Finanzergebnis on SBB Cargo wie im vergangenen Jahr zu wünschen übrig lassen werde.

Realisierung einer weiteren Etappe bei den Polnischen staatlichen Eisenbahnen (PKP) - Aufteilung in 22 Gesellschaften -

Auch an den PKP geht die zukzessive Privatisierung nicht vorbei, aber jede bahn macht es aners. Vom 1.10.01 ab arbeiten die PKP als einzelne Wirtschaftsunternehmen, die durch eine Holding verbunden sind. Die einzelnen Bahngesellschaften sind schon registriert. Das Personal wurde den einzelnen Gesellschaften zugeteilt.
Unter dem Dach der PKP AG arbeitet eine AG für das Netz, eine weitere für den Güterverkehr. In der Rechtsform der GmbH kommen dazu;

- eine Regionalverkehrsgesellschft,
- eine Gesellschaft für Intercityverkehre,
- mehrere Gesellschaften für Telekom, Reparaturen, Ausbidung usw.

Für den ÖPNV sollen von 2002 an die kommunalen Behörden die Verantwortung übernehmen. Insgesamt wolle man schrittweise vorgehen, denn der Reformprozess sei eine grosse Herausforderung.
Die PKP beförderten im vergangenen Jahr 187,2 Mio t Güter, davon 4,8 Mio im Transit.

Im Transit vom Westen durch Polen nach Russland geht es um die Frage der Leistungs- und Zuverlässigkeit der PKP. Seinerzeit wurde zur Umgehung Polens der Fährverkehr zwischen Sassnitz und Klaipeda in Breitspur eingerichtet, weil man die PKP für zu wenig zuverlässig gehalten hatte.

Ohne Hochgeschwindigkeitszüge keine Zukunft für Amtrak

Nachdem viele Amerikaner auf Grund der Terroranschläge Flugangst haben, wären in den USA Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen den grossen Ballungsräumen dringend notwendig. Aber von heute auf morgen lässt sich auf diesem Sektor gar nichts machen. Und zweitens wäre viel Geld erforderlich. Zwar sindbereits in den letzten Jahren die Fahrgastzahlen bei Amtrak deutlich gestiegen, die neu erwachte Flugangst brachte weitere Zuwächse zwischen 10 und 15 %. Im Jahre 2000 fuhren 22 Mio Amerikaner mit der Bahn, 600 Mio flogen. Den grössten Teil des Geschäftes macht Amtrak im Nord-Ost-Korridor Washington – New York – Boston. Amtrak bräuchte dringend 3,15 Mrd $, denn bei Amtrak muss u.a. auch die Sicherheit erhöht werden, wofür etwa die Hälfte der Summe erforderlich ist. Z.B. müssen bei den Zufahrtstunneln zu Pennsylvenia-Station in New York die Sicherheit verbessert werden (Ausbau der Fluchtwege). Mehr Wachpersonal muss eingestellt werden und die Effizienz muss gesteigert werden.Die Mittel bei Amtrak sind so knapp, dass sie den Bahnhof Pennsylvenia-Station mit 300 Mio $ beleihen musste.
Nachdem die US-amerikanischen Eisenbahngesellschaften, die Reiseverkehr betrieben in den 70er Jahren unmittelbar vor dem Bankrott standen, weil kaum jemand mehr Eisenbahn fuhr, wurde mit Amtrak eine Auffanggesellschaft gegründet., die den Personenverkehr übernahm. Diese hoffte, bald in die Gewinnzone zu kommen. Aber heute nach 30 Jahren ist sie nicht in Sicht. „Man kann von einem nationalen Bahnsystem für Personenverkehr keine schwarzen Zahlen erwarten", sagte der Sprecher von Amtrak. Die Staatshilfen sollen im nächsten Jahr völlig auslaufen, dann steht Amtrak auch vor dem Bankrott, denn auch im laufenden Jahr schreibt Amtrak rote Zahlen.
Wegen der miserablen finanziellen Lage konnte kein Hochgeschwindigkeitssystem Schiene entwickelt werden. Dran ändert auch der Umstand nichts, dass für die Investitionen die öffentliche Hand zuständig ist, die jedoch keine grossen Sprünge erlaubt. So wird eigentlich nur im Nord-Ost-Korridor schneller gefahren. Hier ist die Absicht, eines Tages mit Vmax= 150 Meilen/h (230 km/h) zu fahren, auf anderen wichtigen Strecken soll mit Vmax = 125 Meilen/h (200 km/h) gefahren werden. Dazu fehlt es am Oberbau, an modernen Zügen und an entsprechenden Stromsystemen.

Um die ersten Schritte finanzieren zu können, soll Amtrak 12 Mrd $ in Anleihen ausgeben können, so sieht es ein Gestzentwurf vor. Nach den Tgerroranschlägen dürften sich die Aussichten der Bahn auf Finanzspritzen erhöht haben.

Railtrack

So sieht es mit dem Fahrwegunternehmen Railtrack in England, zuständig für Gleise, Bahnhöfe und Signale, 1994 aus Teilen des Staatsunternehmens British Rail entstanden, aus: Es ist zur zeit mit 10,3 Mrd DM verschuldet. Die Regierung in London hat Forderungen des Unternehmens nach weiteren Finanzmitteln zurückgewiesen. Angesichts des steigenden Schuldenbergs siehr sich der Chef von Railtrack, John Robinson, nicht in der Lage das erforderliche Investitionsprogramm für die teilweise maroden Schienenwege zu finanzieren.
Die Financial Times berichtete am 12.10.01, die britische Regierung prüfe derzeit die Vorschläge mehrerer Banken, um die Milliarden für eine Weiterführung der Gesellschaft aufzubringen oder diese sogar komplett zu verkaufen. Verschiedene Banken, darunter auch die WestLB, haben Interesse an Railtrack bekundet.
Derzeit verwaltet die Beratergeselschaft Ernst & Young das zahlungsunfähhige Unternehmen, dessen Schulden sich auf über 3Mrd GBP belaufen sollen. Die Firma ist auch vorübergehend dafür verantwortlich, Teile des Bahnbetriebs aufrecht zu erhalten bis sich ein neues Management formiert hat.

Unterdessen wurde am 10.10. ein Lösungsansatz diskutiert. Danach soll Railtrack als nichtgewinnorientiertes gehören. Dies wurde gegenüber der BBB als sinnvoll bezeichnet, weil die Zugbetreiber über den notwendigen Sachverstand verfügten, von dem die Firma profitieren könnte.

Umwelt

Term-2001-Bericht

Die Europäische Umweltagentur (EUA) legte im belgischen Leuwen ihren zweiten Bericht vor: Die durch wachsenden Strassen- und Luftverkehr verursachte Umweltbelastung nimmt zu. Durch beträchtliche Emissionen von toxischen Schadstoffen unnd Treibhausgase, die Erzeugung von Abfällen und Lärm sowie die Zerstückelung der Landschaft trage der Verkehr zur Schädigung der Umwelt und der Gesundheit der Menschen bei. Die Erfüllung der politschen Zielsetzungen für einen „Grüneren" Verkehr liegt noch in weiter Zukunft.
So wird durch den verkehrsbedingt steigenden Energieverbrauch und die Emissionen von Treibgasen die Fähigkeit in Frage gestellt, ihre im Kyoto-Abkommen enthaltenen Zielsetzungen zur Bekämpfung der Klimaveränderung zu erfüllen. Nach dem Kyoto-Protokoll ist die EU verpflichtet, im Zeitraum 2008 bis 2012 ihre Treibhausgasemissionen bis auf 8 % unter das Niveau von 1998 zu senken.

Es gibt zwar einige positive Trends auf Grund verbesserter Technologien und Kraftstoffe.
Was den strassengebundenen Güterverkehr betrifft, gab es jedoch keine Verbesserung der Energieeffizienz und auch wenig Veränderungen bei der Schiene und den Wasserwegen. **Der Flugverkehr bleibt bei der Energieeffizienz trotz technologischer Fortschritte das ungünstigste Transportmittel.**

Nach Schätzungen belaufen sich die „externen" Transportkosten, das heisst Kosten für Umweltschäden, Unfälle und Staus, auf 8 % des Bruttosozialprodukts. Kraftfahrzeuge, Lkw und Flugzeuge verursachen die höchsten externen Kosten.

Partikelfilter für Diesel-Pkw besteht Langzeittest

Der Partikelfilter für Diesel-Pkw, der die feinen gesundheitsschädlichen Russpartikel zurückhält, hat seine Bewährungsprobe besanden. Ein Peugeot 607 HDi funktionierte auch im Dauerbetrieb einwandfrei, er legte 80 000 km zurück; mehr als 99,9 % der feinen Russpartikel wurden herausgefiltert. Er stösst durchschnittlich 10 000 mla weniger Partikel aus als ein vergleichbares modernes Fahrzeug.

„Es gibt jetzt keine Ausreden mehr. Der Partikelfilter funktioniert auch im Dauerbetrieb. Die Mehrkosten für den Filter sind bei einem serienmässigen Einbau für den Käufer praktisch nicht spürbar. Die Automobilindustrie sollte die Chance nutzen. und die neuen Diesel-Pkw-Modelle mit dem Eibau von Partikelfiltern endlich aus der Diskussion über Gesundheitsgefahren durch Dieselruss herausbringen", sagteProf. Andreas Troge, Präsident des Umweltbundesamtes.

Die GRV fragt sich, warum schreibt der Gesetzgeben nicht diese Filter vor, wenn sich die deutschhe Automobilindustrie sträubt.

VCD-Auto-Umweltliste 2001

Auch in diesem Jahr hat der Verkehrsclub Deutscxhland (VCD) über 300 Typen untersucht. In den Top Ten stehen der Audi A2 1,2 und der VW Lupo 3l punktgleich an der Spitze.

Sie erhalten die komplette Broschüre für 7,90 DM (4 Euro) plus Versandkosten beim VCD, Stichwort Auto-Umweltliste, Postfach 170160, 53027 Bonn.

Kurzberichte

Eisenbahnen

Express-S-Bahn zum Münchener Flughafen kostet 300 Mio DM, die Magnetschwebebahn kostet bis zu 3,5 Mrd DM.

Während Herr Mehdorn seine Bereitschaft zeigt, den **Transrapid in München** zu betreiben, sofern er kommt, planen seine Mannen auf der Strecke über Moosach – Neufahrn einen dreigleisigen Ausbau, sodass eine Express -S-Bahn die normale S-Bahn, die an allen Haltepunkten hält, überholen kann.

Die **Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion** m.b.H., München, nahm am 8.10.01 den Betrieb zunächst für die Dauer eines Jahres werktags in der Relation München - Verona auf. Anteilseigner sind die Kombiverkehr (50 %), die Bayerische Trailerzugverkehr - BTZ - (20 %) und die Bozener Eisenbahngesellschaft (30 %). Es wird zunächst von einer „Projektphase" gesprochen. Ist die Wirtschaftlichkeit dere Brennerverkehre gewährleistet, soll dies eine Dauerleistung werden. Das Projekt wird mit Mitteln der EU und des Freistaats Bayern gefördert. Zwei fabrikneue Loks wurden gegeleast. Die Fahrt von München nach Verona dauert 7 Stunden 50 Minuten mit einem einstündigen Aufenthalt am Brenner für den Lokwechsel (keine besondere Leistung! die Red.). Ob auch die bimodalen BTZ-Verkehre integriert werden, hänge vo den bestehenden Verträgen und technischen Bedingungen ab.

Die Kunden der Kreditkartenorganisation VISA haben der **DB AG ein gutes Zeugnis ausgestellt**. Der Visa-Preis 2001 in der Kategorie „Gastronomie, Hotel/Touristik" ging vor Dorint-Hotels und Lufthansa an die Bahn.

Das **Güterverkehrszentrum Regensburg**, in dessen Areal bisher 350 Mio DM geflossen sind, bietet seit August dieses Jahres auch Kombiverbindungen mit dem Hafen Antwerpen und dem ungarischne Gyar an. Fünfmal/Woche transportiert ein von DB Cargo organisierter Kombizug überwiegend Zulieferteile für die Automobilindustrie aber auch Konsumgüter nach Gyar. Die Sendungen werden dort in einem neu errichteten Kombiterminal unmittelbar vor den Werkstoren von Audi. Für die 575 km lange Strecke benötigt der Zug maximal 11 Stunden und sei über Regensburg als Umsteigebahnhof an das gesamte deutsche Kombinetz angebunden.
Der Shuttle-Zug nach Antwerpen wird von der DB Cargo Tochter Transfracht International (TFGI) organisiert. TFGI bündelt über regensburg Aufkommen u.a. zwischen Österreich und Antwerpen und befördert es in maximal 14 Stunden in den rund 750 km entfernten Hafen. Die drei wöchentlichen Abfahrten sollen bei zunehmendem Interesse aufgestockt werden. Mit desen Zügen soll das Aufkommen im kommenden Jahr von 37 000 Ladeeinheiten erreicht werden. Damit wäre die Anlage zu 50 % ausgelastet. Umschläge im Hafen Regensburg sollten künftig miteinbezogen werden. ErsteAnfragen lägen vor.

Die DB-Tochter Transfracht fährt künftig die Hälfte der **Autokomponententransporte** auf den Relationen Antwerpen/Hamburg/Bremerhaven – Graz. Die andere Hälfte bleibt bei Intercontainer Austria. Derzeit rollen wöchentlich acht Ganzzüge mit Autokomponenten von diesen Häfen nach Graz, wo DaimlerChrysler Pkw produziert.

Der **Overnight Express** fuhr am 27.10.01 das letzte Mal zwischen Amsterdam und Mailand. Versprechungen vor allem der niederländischen Blumen- und Gemüsebranche, den Zug zu befrachten, wurden nicht eingehalten.

Die DB AG will bis zum Jahresende 55 der 123 **Güterverkehrsstellen in Rheinland-Pfalz aufgeben**, zwei davon wollen Privatbahnen übernehmen.

Die **Württembergische Eisenbahngesellschaft (WEG)** übernimmt den Rangierbetrieb der DB in Schorndorf.

Andere Verkehrsmittel

Der Freistaat Bayern und DB AG haben am 31.08.01 eine **Vorbereitungsgesellschaft für die Magnetschwebebahn** Transrapid zwischen München Hbf und dem Flughafen gegründet (notariell). Bereits im September soll die Gesellschaft mit der Arbeit beginnen und die Planungen für das Projekt in München vorbereiten und ein Raumordnungsverfahren beantragen. Verkehrsminister Wiesheu sprach von einem „weitern Etappenziel" zur Realisierung des Transrapids. Die Kosten liegen zwischen 3 und 3,5 Mrd DM. Derzeit läuft eine Machbarkeitsstudie.

Begeistert haben Kunden das Angebot von ABtra (ABX-Technologie for Road-Network Architekture) aufgenommen, mit dem man **Lkw im Internet bestellen** kann. Allein im August wurden 14 000 Lkw online bestellt. Mit dem System können auch Sendungen verfolgt und Ablieferbelege bereitgestellt werden.

Der Frachtumschlag auf dem **Flughafen Hahn** ist von Januar bis Mai um 41 % zurückgegangen. Der grösste Frachtkunde, die Malaysia Airlines, haben ihre Flüge von sieben auf zwei pro Woche reduziert. Daneben spielt die konjunkturelle Schwäche im Frachtbereich auch eine Rolle. Die Malaysia- Airlines nutzen wieder den Flughafen Amsterdam als Frachthub.

Die **Schleuse Rothensee** bei Magdeburg wurde freigegeben; sie hat eine Schlüsselfunktion in dem als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 bezeichneten Ausbau der Wasserstrassenverbindung Hannover – Magdeburg – Berlin. Sie trägt entscheidend zr Verkürzung der Fahrzeiten in Ost-West-Richtung bei. Auch Transporte auf der Elbe nach Tschechien werden erleichtert.

Ausland

Nachdem es in **Schweden** innerhalb kurzer Zeit drei Unfälle mit dem Schnellzug X 2000 gegeben hat, trat der Geschäftsführer der SJ AB zurück. Sein Nachfolger will jetzt einen stärkeren Druck auf das Wartungsunternehmen EuroMaint ausüben. EuroMaint ist ebenso wie die SJ AB ein Ergebnis der schwedischen Bahnreform. Seit 1.1.2001 ist der frühere Staatskonzern SJ in sechs eigenständige Unternehmen aufgespalten, darunter GreenCargo für den Güterverkehr, SJ AB für den Personenverkehr und EuroMaint für die Wartung.

Auch in Schweden scheint die Zerschlagung von SJ in eigenständige Unternehmen eher erhebliche Verschlechterungen gebracht zu haben. Hoffentlich lesen das unsere Verfechter für die Zerschlagung von Netz und Betrieb.

Beim **Lötschbergbasistunnel** wurde das letzte Baulos mit einem Auftragswert von 610 Mio DM vergeben. Am Lötschbergbasistunnel wurde das letzte Los vergeben und zwar für das Baulos Verden mit einem Auftragswert von 610 Mio DM. Bieeter war eine Arbeitsgemeinschaft, die hauptsächlich aus Schweizer Baufirmen besteht. Mit den Arbeiten ist bereits begonnen worden. Das Los umfasst die Sprengvortriebe für beide Tunnelröhren in Richtung Bern und in Richtung Wallis. Der Durchschlag im Süden ist für 2003 und der für Norden 2005 vorgesehen. Insgesamt wird der Tunnelbau von fünf Baustellen betreiben.
Um der akuten Personalknappheit Herr zu werden, will die **Lötschbergbahn AG** (BLS) 30 erfahrene Lokführer, die von DB Cargo freigestellt wurden, einstellen. Laut Mitteilung der BSL ist diese Defizit auf eine verstärkte Abwanderung von Personal zu den SBB zurückzuführen. Die 30 von der DB kommenden Lokführer sollen schrittweise zu universell einsetzbaren Lokführern ausgebildet werden.

Drei Kombizüge/Woche verkehren bereits seit Februar 2001 zwischen Novara (Italien) und Zeebrügger (Belgien) – Belgium Lötschberg Service –. Die Federführung liegt bei der Lötschbergbahn. Jetzt sollen noch drei bis fünf Zugpaare dazukommen. Beteiligt sind am TGransport DBCargo, der Cargobereich der FS und der SNCB. Mit dieser Verbindung wird Benelux und Grosssbritannien an das norditalienische Industriegebiet Ligurien/Piemont angeschlossen.

Auch in der Schweiz soll **der Personen- vom Güterverkehr entflechtet** werden, weil verschiedentlch Güterzüge wegen der bevorzugten Behandlung des Personenverkehrs nicht mehr durchkommen. Um die gesamte Infrastruktur von Schiene und Strasse wieder dem Verkehrsaufkommen anzupassen, sei ein Investitionsvolumen von jährlich 408 mio Euro erforderlich. Auch in der Schweiz seien die Kapazitäten der Bahn vielerorts erschöpft.

Eines der grössten Eisenbahnneubauprojekte entsteht zur Zeit in **Lybien**. Eine Güterzugstrecke soll entlang der Miitelmeerküste von der Grenze Tunesiens bis zur ägyptischen Grenze im Osten geführt werden. Dier Strecke ist 3170 km lang. Die Häfen Tripolis, Benghazi und Tobruck werden angeschlossen. Mit den Erdarbeiten ist man schon vorangekommen. Die Schienen sollen Ende 2002 verlegt werden. Die Schienen (370000 t) müssen eingeführt werden, die Betonschwellen (6,8 Mio Stück) stellen die Lybier selbst her. Die Achslast beträgt 22 t., Vmax = 80 bis 100 km/h.

Personalia

Jürgen Weber, Chef der Deutschen Lufthansa, wurde am 17.10. 60 Jahre.

Dipl.-Ing. Joachim Körber, bisher Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland ging in den Ruhestand. Sein Nachfolger ist Michael Clausecker, vormals in leitender Position bei Bombardier und Siemens.

Hon. Prof. Dr. Roman Jaworski, Gen.Dir. der ÖBB i.R., wurde vom Bundespräsidenten der Rep. Österreich der seltene Berufstitel „o. Universitätsprofessor" verliehen. Jaworski ist seit 1996 Mitglied des Vorstandes de4r Österreichischen Verkehrswiss. Ges. (ÖVG) und durch zahlreiche Veröffentlichungen bekannt.

Adolf Hartmann, bis Mai 1995 Vorstand Personal und Soziales der DB AG vollendet am 20.4.01 das 65. Lebensjahr. Er war seit 1981 bis 1983 Bundesvorsitzender der GDBA.

Dipl.-Ing. Günter Bergbrede, MinRat a.D.. langjähriger Hochbaurefernt der DB, ist am 30.03.01 im Alter von 71 Jahren verstorben.

Dr. Helmut Draxler, bisheriger Chef der ÖBB, ist unabhängiger Güterverkehrsberater von DB Cargo und SNCF Fret geworden. Es geht dabei um den derzeit sehr geringen Marktanteil der Bahnen am deutsch-französischen Handelsaustausch: Von 55,2 Mio t fuhren die Bahnen nur 14 %. Deutschland ist für Frankreich noch dazu wichtiges Transitland nach Skandinavien und Polen. Umgekehrt ist für Deutschland Frankreich Transitland zu den wichtigen Produktionsstandorten in Spanien.
Eine gemeinsame Güterverkehrsgesellschaft könnte die Qualität des Angebots verbessern und neue Kunden gewinnen. Jedenfalls kommt eine Fusion mit DB Cargo nicht in Betracht meint der Chef der SNCF, Luis Gallois, denn das Frachtgeschäft sei bei den SNCF keine eigene Tochter, sondern ein Geschäftsfeld und ich **möchte, dass die SNCF ein integriertes Unternehmen bleibt.** Gallois möchte den Güterverkehr auf der Schiene um 50 % steigern, von heute 7,8 Mio t auf 11 Mio t.

Siegfried Klippel, bis zu seiner Zurruhesetzung Ende 1994 Mitglied des Vst d. DB, vollendete am 17.9. sein 70. Lebensjahr

Prof. Peter Lisson, zuletzt Konzernbeauftragter der DB AG für Bayern, vollendete am 7.9. sein 65. Lebensjahr.

Dr. Thilo Sarrazin, Vorstand der DB Netz AG, soll zum Ende des Jahres aus der DB ausscheiden. Es sei zwischen ihm und Bahnchef Mehdorn zu Zerwürfnissen gekommen, weil Sarrazin Mehdorn über die Höhe der in diesem Jahr verbaubaren Mittel falsch unterrichtet habe.

Dr. Bernd Malmström, Güterverkehrschef der Bahn, vollendete am 27.10.01 sein 60. Lebensjahr.

Helmut Pohl, Beuftragter der Konzernleitung für Niedersachsen und Bremen, vollendete am 8.8.01 sein 65. Lebensjahr.

Knut Reimers, 1984 bis 1992 Mitglied des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn, vollendete am 7.8.01 sein 70. Lebensjahr.

Leserzuschrift

Zum Leitartikel in den GRV-Nachr. 49/50
„Ich hatte zwei Träume – Es ging um die Bahn"

Der Leitartikel wurde in der DVZ Nr. 101 vom 23.09.01 abgedruckt. Hierauf antwortete Dr. Gottfried Ilgmann, Hamburg, in der DVZ Nr. 105 vom 1.9.01 wie folgt:

Ist dieses Szenario (Anm.: Der Traum von Mehdorn) attraktiv? Sogar sehr: Ein Macher an der Konzernspitze, ein Gewerkschaftschef (Transnet) im Schulterschluss, eine Bundesregierung, der eine konfliktreiche Ordnungspolitik erspart bleibt und die quasi nur die Erfolgsstory des Konzerns „gesetzlich begleiten" muss, ein Schulterschluss mit anderen europäischen nationalen Eisenbahnunternehmen - verbandelt über transnationale Joint Ventures, wie zum Beispiel Railion Benelux, und last not least, überwiegend zufriedene Bundesländer, die in jüngster Zeit immer stärker in Richtung guter Deals mit dem DB-Konzern (regionale Arbeitsplätze und Investitionen) tendieren und dafür bereit sind, die Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen im Wettbewerb unter den Tisch fallen zu lassen.
Die Welt könnte so schön und konfliktfrei sein. Warum tun wir nicht alles, damit dieses attraktive Szenario Realität wird. Weil es illusionär, hochriskant und rechtswidrig, vor allem aber teuer wäre.

Bemerkung der Redaktion: Offensichtlich hat Herr Ilgmann nur den Traum Nr.1 gelesen. Es war kein Traum von Mehdorn sondern vom Herausgeber. Nicht sagt Herr Ilgmann, warum das Szenario hochriskant und rechtswidrig sei. Ich weiss nicht, was daran so hochriskant und rechtswidrig sein soll. Es wird im Traum 1 nur von einer positiven Entwicklung der Bahn aus ausgegangen, sicherlich unterstützt durch eine Schwerabgabe für den Strassengüterverkehr, die längst fällig ist. Ihre Höhe sollte so festgelegt sein, dass nun endlich einmal die externen Kosten des Strassenverkehrs berücksichtigt werden. Wenn das folgerichtig geschehen würde, wäre der Strassenverkehr teuer und nicht die Schiene.
Zu den Nahverkehrsausschreibungen sollte sich Herr Ilgmann bei der DB erkundigen, bei wie vielen Ausschreibungen – die Ausschreibungen machen nicht nur die Länder – sie Verlierer war.

Lesen Sie:

Tunnelsicherheitsmassnahmen für den Wolfsgrubentunnel: Dieser Tunnel am Arlberg wurde so ausgerüstet, dass er mit Fahrzeugen der Feuerwehr befahren werden kann. Ausserdem werden weitere Sicherheitseinrichtungen geschildert.
Eisenbahningenieur 9/2001 S. 32

Gunther Ellwanger: Europäischer Hochgeschwindigkeitsverkehr hat Zukunft.

Eisenbahningenieur /2001 S.66.
Wir zeigen das Bild über die Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs von 1965 - 1999
Bild S.66

In eigener Sache:

Die GRV ist zur Fortsetzung ihrer verkehrspolitischen und verkehrswissenschaftlichen Arbeit dringend auf Spenden angewiesen. Auch Anzeigen in den GRV-Nachrichten würden uns sehr helfen. Wenn Sie die Arbeit der GRV unterstützen wollen, so können Sie dies durch Überweisung einer Spende (sie ist steuerlich absetzbar) tun:

Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik e. V.,
Konto Nr. 63284-431
beim Postscheckamt Essen
(Bankleitzahl 360 100 43).

Die GRV wünscht den Lesern Frohe Weihnachten und ein glückliches Jahr 2002.

Impressum

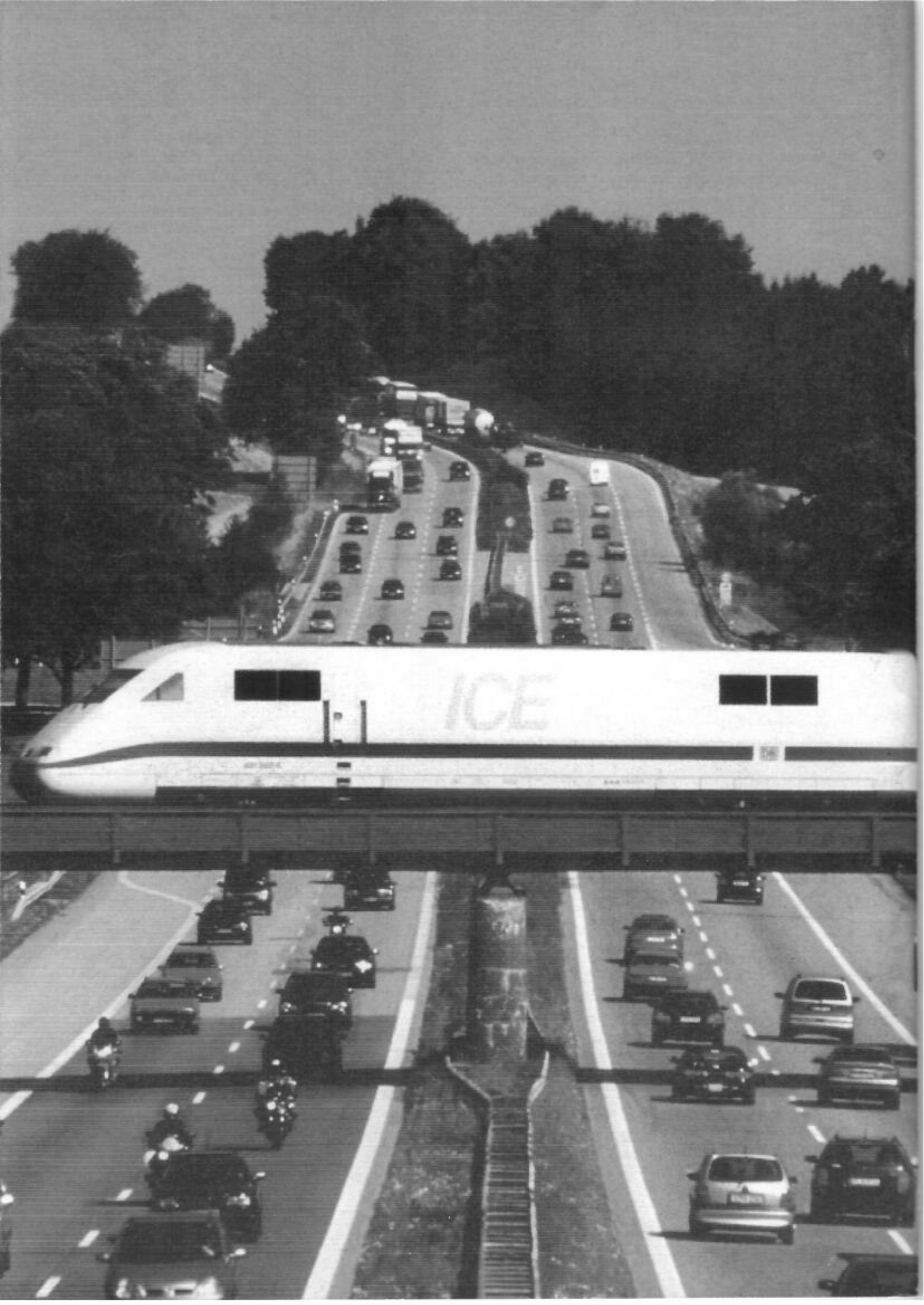
Herausgeber und Redakteur:
Senator e.h. Dr.-Ing. Alfons Thoma
Amsterdamerstr. 10, 53117 Bonn, Tel 0228/6899982
Fax 0228/6899984 Email AThoma 1998@aol.com

Vorstand der GRV
Dr. Alfons Thoma, Bonn
Geschäftsführ. Vst. Mitgl. Werner Kammer, Düsseldorf
Prof. Dr. Dieter Witt, München

Beirat der GRV
Dr. Werner Dollinger, Bundesminister a.D., Neustadt a.d.Aisch; Heinrich von Arnim, Gerswalde; Dr. Dieter Felgenteu Gauting; Dr. Gunther Ellwanger, Paris; Dr. Karin Jäntschi-Haucke, München; Helmut Steininger, Regensburg.

Bankverbindungen: Stadt-Sparkasse Düsseldorf, Konto 45 004 652 (BLZ 300 501 10)
Postgiroamt Essen, Konto 63284-431 (BLZ 360 100 43)

Alle Artikel, die mit dem Namen eines Autors versehen sind, geben seine Meinung und nicht die der GRV wieder!


ICE